I 45589

ALMANAH AUTO 1986

ALMANAH AUTO '86

93334

ÎN ALMANAH AUTO '86 SEMNEAZĂ:

IOAN ALBU • CEZAR AMIRA • ION BANU • VASILE BĂRAN • COSTEL CERNAT • ALEXANDRU CHIRIACESCU • IULIAN CIOBOTARU • AUREL CODREANU • HORIA CONSTANTINESCU • VASILE DOCHIA • ANDREI FIRICĂ • DORIN IANCU • PETRU IDRICEANU • TRAIAN ILIE • VALERIU IONESCU • DUMITRU LAZĂR • RAULL LĂMBOIU • OTTO LEVAI • ION LILĂ • MIHAI MATEICIUC • D.C. MAZILU • ION MĂNOIU • FLORIN MOCĂNIȚĂ • ROMULUS ION MOUCHA • MIRCEA MUȘAT • DAN NĂSTASE • ION NEGREANU • MIHAI NIEDL • OCTAVIAN NICULESCU • MIHAI PĂRĂLUȚĂ • ROMEO POENARU • GEORGE POPA • DAN POPA • OTTO REINDL • LIVIU ȘERBAN • LIVIU CRISTIAN TICA

1986

La mulți ani

ALMANAH AUTO '86

Editat de redacția revistei AUTOTURISM

Redactor șef
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și copertele I și IV
NICOLAE NOBILESCU

Prezentarea tehnică
N. DUMITRU

Secretar de redacție
OCTAVIAN NICULESCU

Tiparul
COMBINATUL POLIGRAFIC „CASA SCÎNTEII"
comanda Nr. 50329

BIBLIOTECA „ASTRA"
SIBIU

ALMANAH AUTO 1986

IAAI 2022

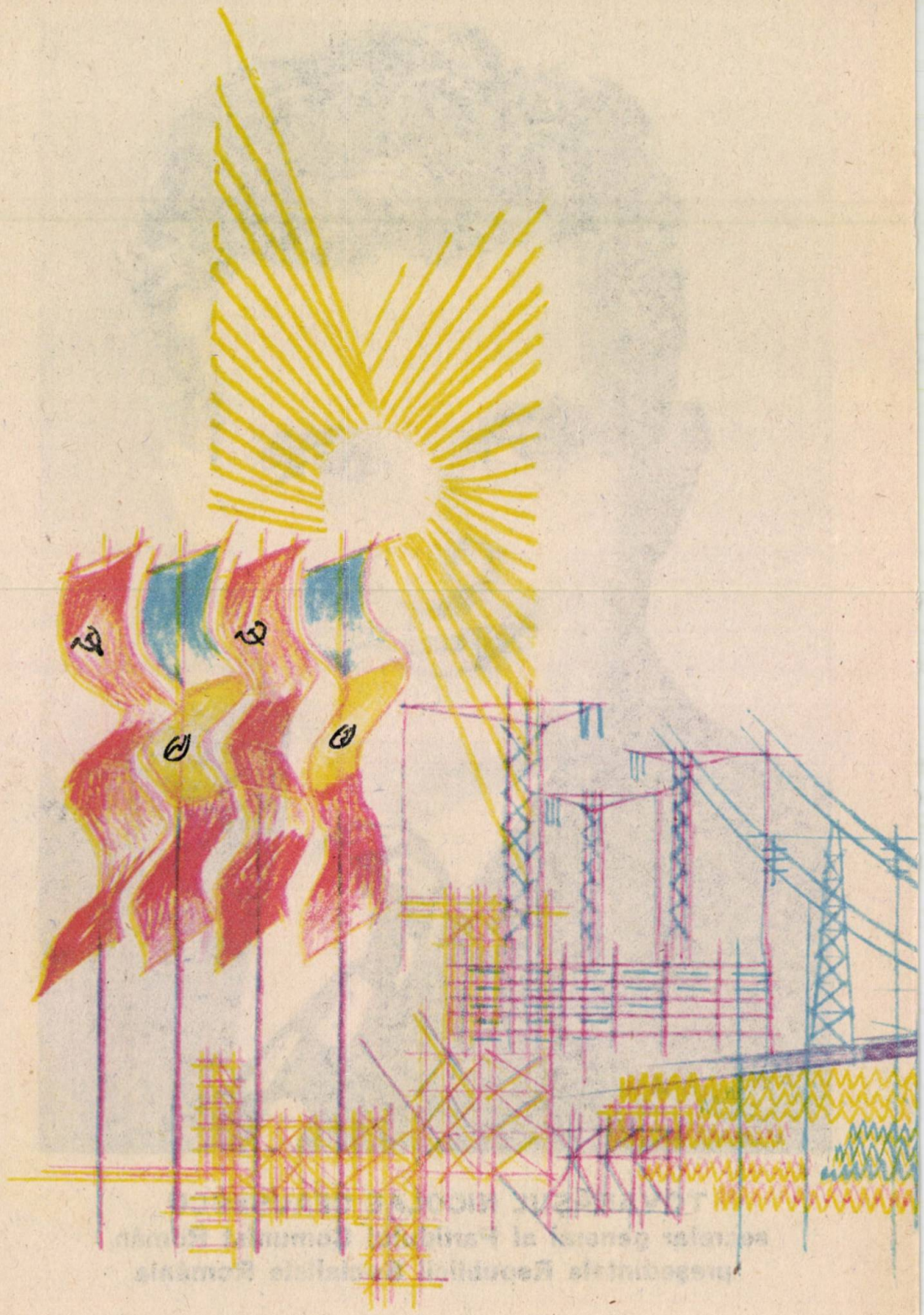
93331

„Cincinalul 1986—1990 marchează intrarea României într-un nou stadiu de dezvoltare economico-socială, realizarea unei noi calităţi a muncii şi vieţii întregului popor. Caracteristica generală a întregii activităţi va fi trecerea de la dezvoltarea extensivă la dezvoltarea intensivă a industriei, agriculturii şi celorlalte ramuri de activitate. În perioada anilor '86—'90 producţia industrială va creşte într-un ritm mediu anual de 6—7 la sută. O atenţie deosebită va fi acordată ridicării calităţii şi a nivelului tehnic al producţiei.

Va trebui să ne angajăm cu toată hotărîrea în noua revoluţie tehnico-ştiinţifică, pentru a perfecţiona şi organiza pe o bază nouă întreaga producţie industrială. Trebuie să nu uităm nici un moment că angajarea fermă pe calea dezvoltării intensive, a ridicării calităţii, a înfăptuirii noii revoluţii tehnico-ştiinţifice este hotărîtoare pentru înfăptuirea Programului partidului, pentru ridicarea patriei noastre pe noi culmi de progres şi civilizaţie".

NICOLAE CEAUŞESCU

TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român,
președintele Republicii Socialiste România



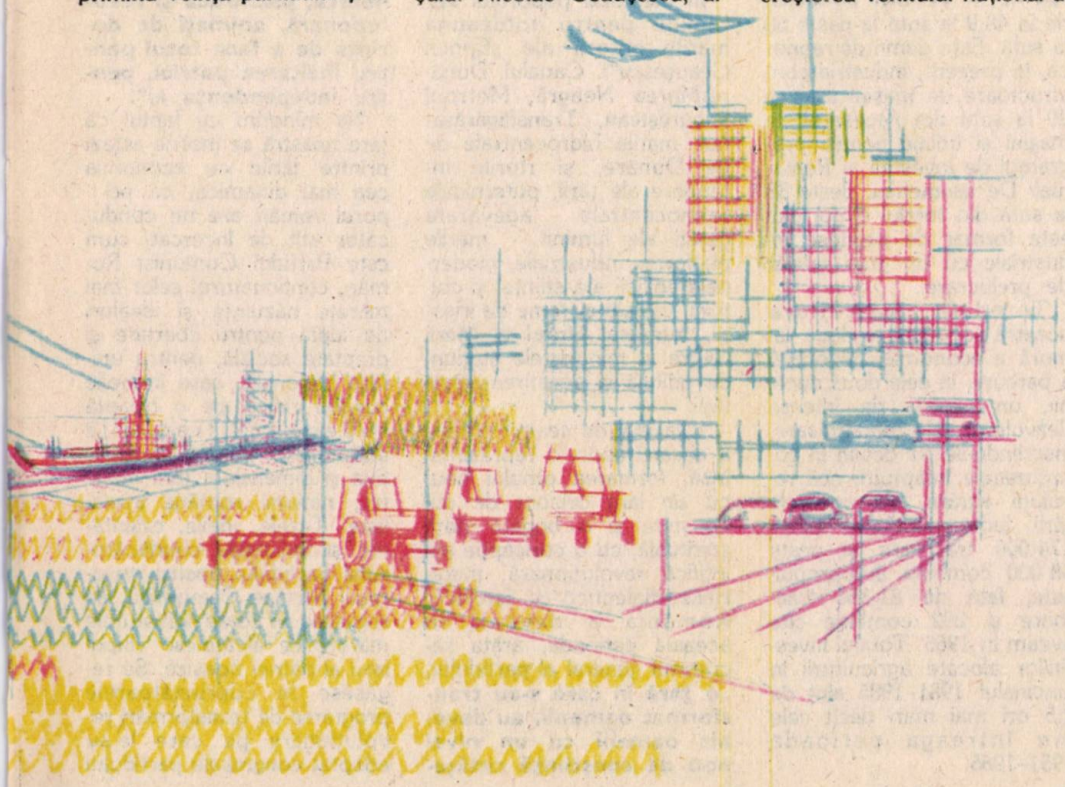
ORIZONT '86

Ne aflăm în pragul unui nou an de activitate, un an pe care-l dorim mai rodnic, mai eficient în dezvoltarea economico-socială a patriei, un an favorabil afirmării idealurilor păcii şi colaborării între popoarele lumii. Prin tradiţie, la cumpăna dintre ani, ne-am obişnuit să facem bilanţul realizărilor, să trecem în contul izbînzilor muncii noastre tot ceea ce am dobîndit în bătălia pe care o dăm cu timpul pentru a ne apropia vertiginos de viitorul nostru de aur.

Anul 1985, pe care-l încheiem în aceste zile, a marcat împlinirea a două decenii de la Congresul al IX-lea, forumul comuniştilor care, exprimînd voinţa partidului şi a întregului nostru popor, a ales ca secretar general al partidului pe tovarăşul Nicolae Ceauşescu, pe revoluţionarul care ne-a călăuzit pe drumul celor mai strălucite realizări din istoria multimilenară a patriei.

Două decenii de glorioasă istorie, de mari împliniri socialiste, o epocă pe care întreaga naţiune, toţi cei ce trăiesc şi muncesc în România o numesc cu deplină mîndrie patriotică şi profundă satisfacţie „Epoca Nicolae Ceauşescu".

Marile înfăptuiri cu care ne mîndrim, noua înfăţişare a patriei ca şi visurile noastre de viitor sînt şi vor fi mereu legate de numele tovarăşului Nicolae Ceauşescu, al cărui gînd şi a cărui acţiune revoluţionară se află la temelia tuturor victoriilor şi năzuinţelor neamului. Din 1965 şi pînă în prezent au fost create peste 250 de zone şi platforme industriale, cele mai multe în oraşe sau localităţi care în trecut nu cunoscuseră nici un fel de activitate industrială. Noile capacităţi productive – în medie cîte o nouă capacitate de producţie pe zi – au contribuit la o creştere accentuată a locurilor de muncă: de la 4,3 milioane în 1965, la aproape 7,6 milioane în 1984. Producţia industrială este, în prezent, de circa şase ori mai mare faţă de anul 1965, iar contribuţia acesteia la creşterea venitului naţional a



sporit, în aceeaşi perioadă, de la 48,9 la sută la peste 60 la sută. Este demn de reţinut că, în prezent, industria constructoare de maşini asigură 90 la sută din necesarul de maşini şi utilaje pentru programul de investiţii al României. De asemenea, peste 58 la sută din totalul exportului este format de produse industriale cu un grad ridicat de prelucrare.

Totodată, agricultura noastră socialistă, a doua ramură a economiei naţionale, a parcurs, în cele două decenii, un proces de intensă dezvoltare şi modernizare, înscriindu-se pe deplin în coordonatele înfăptuirii noii revoluţii agrare. Pe ogoarele ţării lucrează acum peste 174 000 tractoare şi peste 58 000 combine autopropulsate, faţă de 81 356 tractoare şi 292 combine cîte aveam în 1965. Totalul investiţiilor alocate agriculturii în cincinalul 1981–1985 sînt de 2,5 ori mai mari decît cele din întreaga perioadă 1951–1965.

În memoria poporului vor rămîne pentru totdeauna marile ctitorii ale „Epocii Ceauşescu": Canalul Dunăre-Marea Neagră, Metroul bucureştean, Transfăgărăşanul, marile hidrocentrale de pe Dunăre, şi rîurile interioare ale ţării, puternicele termocentrale – adevărate cetăţi ale luminii – marile platforme industriale, modernele edificii ale ştiinţei şi culturii, vastele sisteme de irigaţii, frumosul litoral al Mării Negre şi minunatele staţiuni de odihnă şi ocrotirea sănătăţii.

Cea mai de seamă creaţie a acestei epoci o reprezintă, însă, formarea omului nou, cu un larg orizont de cunoaştere şi o bogată viaţă spirituală, cu o concepţie ştiinţifică revoluţionară, materialist-dialectică şi istorică. România a devenit în această perioadă, arăta secretarul general al partidului, **„o ţară în care s-au transformat oamenii, au devenit oameni cu un nivel nou de conştiinţă cetăţenească, patriotică şi revoluţionară, animaţi de dorinţa de a face totul pentru înălţarea patriei, pentru independenţa ei".**

Ne mîndrim cu faptul că ţara noastră se înscrie astăzi printre ţările cu economia cea mai dinamică, că poporul român are un conducător atît de încercat, cum este Partidul Comunist Român, continuatorul celor mai măreţe năzuinţe şi idealuri de luptă pentru libertate şi dreptate socială, pentru unitate naţională, care în noile condiţii ridică pe o treaptă superioară tradiţiile strămoşeşti, dă noi perspective şi dimensiuni ţării noastre, naţiunii române socialiste. Tezele, ideile, orientările şi indicaţiile conducătorului partidului nostru, tovarăşul Nicolae Ceauşescu, se regăsesc în toate înfăptuirile măreţe ce alcătuiesc chipul nou al patriei noastre. Se regăsesc în cuprinzătoarele programe de transformări revoluţionare pe care le-au adoptat congresele partidului

și conferințele naționale ce au avut loc după anul 1965.

Avînd în frunte un partid puternic, cu un mare și strălucit conducător, însuflețit de un fierbinte patriotism revoluționar, poporul român este hotărît să scruteze, cu lucidă demnitate, viitorul. Pe masa noastră de lucru, în uzine, șantiere și pe planșete prind viață obiectivele și sarcinile stabilite prin Directivele cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986–1990 și orientările de perspectivă pentru deceniul următor, pînă la sfîrșitul secolului. Cu migală și răspundere ne-am întocmit ample programe avînd obiective cutezătoare pentru asigurarea unei calități superioare a producției românești, pentru creșterea substanțială a productivității muncii, pentru o valorificare superioară a resurselor de materii prime și energetice ale țării. Referindu-se la necesitatea modernizării structurii producției industriale, la ridicarea nivelului tehnic și calitativ al acesteia prin aplicarea tehnologiilor moderne de fabricație, în raportul prezentat la cel de-al XIII-lea Congres al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu spunea:

„Va trebui să realizăm cu hotărîre programele privind mecanizarea, automatizarea și robotizarea tuturor sectoarelor economice. Pînă în anul 1990 se va încheia, în linii generale, reorganizarea intensivă a tuturor sectoarelor. Se va ajunge la un nivel general al producției industriei românești, precum și al calității și tehnicii acestei ramuri, comparabil cu cel din țările dezvoltate din punct de vedere economic."

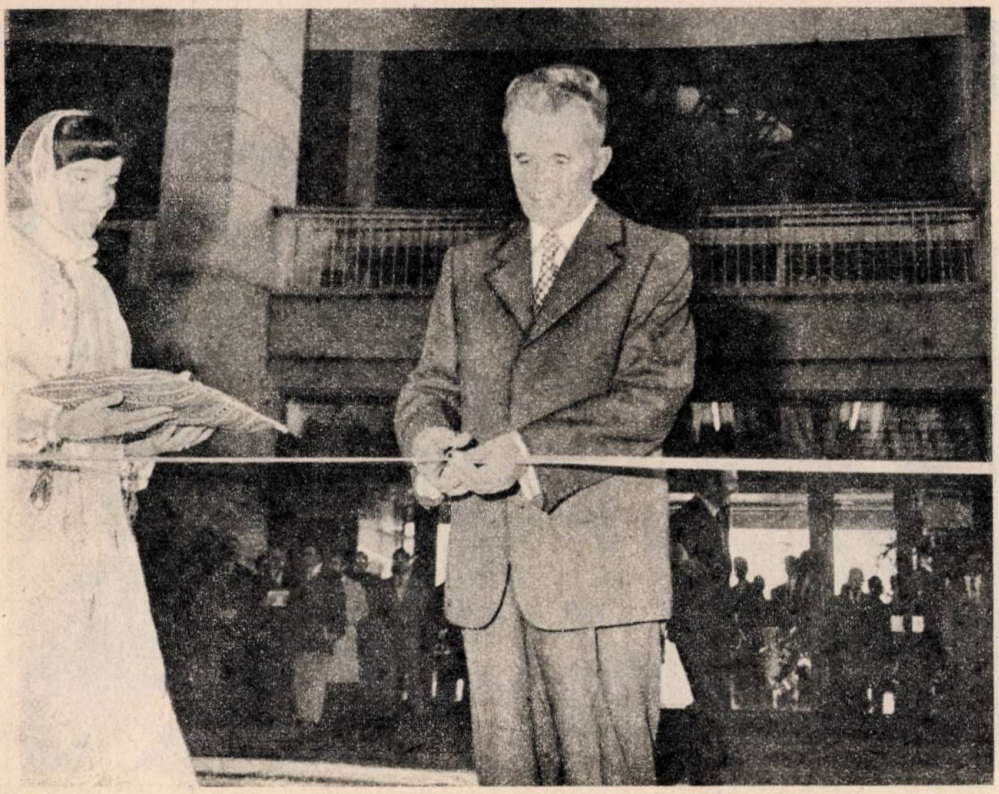
În documentele Congresului al XIII-lea al partidului se acordă, de asemenea, o atenție deosebită cercetării științifice, dezvoltării tehnologice și introducerii progresului tehnic. Pentru prima dată în istoria sa, România are o politică de stat programatică în domeniul cercetării științifice, elaborată după cel de-al IX-lea Congres, din inițiativa și sub directa îndrumare a tovarășului Nicolae Ceaușescu și a tovarășei academician doctor-inginer Elena Ceaușescu. Se are în vedere sporirea aportului științei la înfăptuirea cincinalului 1986–1990 și la asigurarea de soluții tehnice pentru înfăptuirea obiectivelor dezvoltării economico-sociale a țării în perioada de după 1990.

Printr-o fericită coincidență, ne aflăm nu numai la cumpăna dintre ani, ci și la cumpăna dintre două cincinale, fapt pentru care viziunea noastră privește și o nouă etapă istorică, etapa celui de-al 8-lea cincinal, care se impune, în primul rînd, prin obiectivele sale măreț pentru dezvoltarea și modernizarea forțelor de producție, printr-o nouă dimensiune dată calității muncii și valorii produselor, folosirii la maximum a resurselor energetice ale țării, prin promovarea cu fermitate a progresului în

toate sectoarele de activitate.

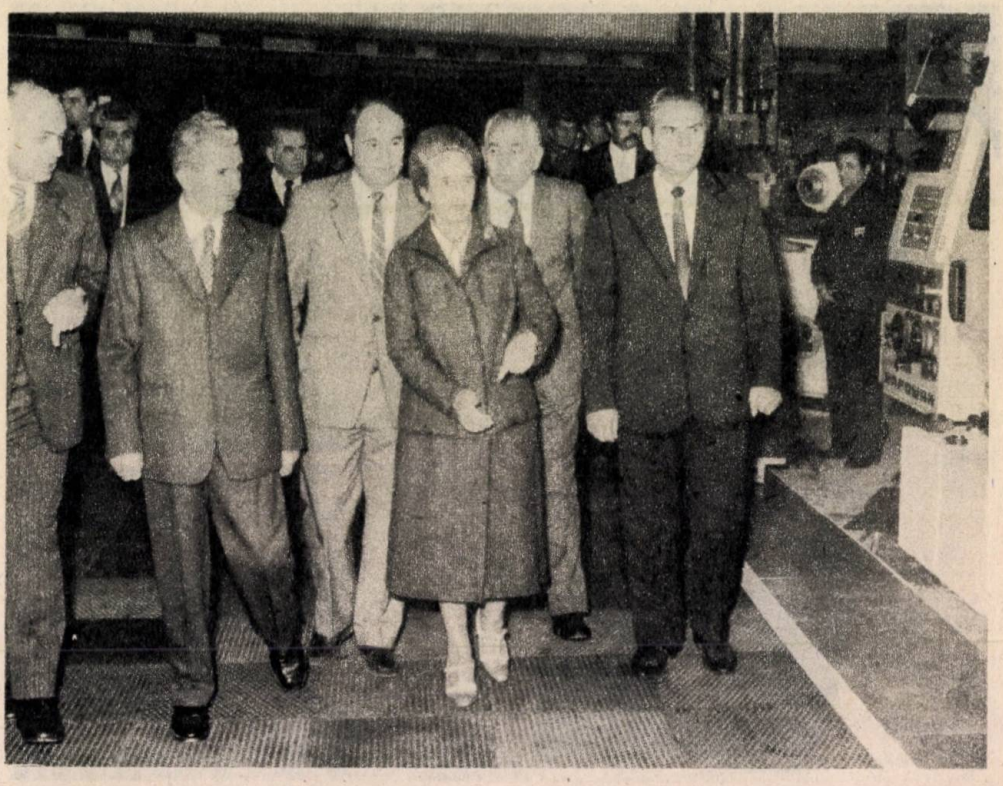
Planul național unic de dezvoltare economico-socială pe anul 1986 pune un accent deosebit pe dezvoltarea intensivă a industriei și a celorlalte sectoare ale economiei naționale, pe promovarea puternică a progresului tehnico-științific, stabilește o serie de obiective mobilizatoare privind creșterea productivității muncii, reducerea cheltuielilor materiale, ridicarea nivelului tehnic și calitativ al produselor, sporirea eficienței economice. Prin urmare, în concepția noului cincinal, trecerea în anul 1986 înseamnă nu numai o schimbare de calendare, ci și o profundă schimbare de mentalitate asupra punerii în valoare a tuturor resurselor de care dispune economia națională – o dezvoltare intensivă a industriei, agriculturii și a celorlalte sectoare de activitate. Aceasta este deviza noului an de muncă, a noului cincinal.

Vasile DOCHIA



UN NOU CINCINAL, O NOUĂ ETAPĂ DE DEZVOLTARE A ROMÂNIEI

În acest an se încheie cu rezultate remarcabile cincinalul 1981—1985. Prin planurile anuale, conform orientărilor stabilite de Congresul al XII-lea al P.C.R. și Conferința Națională a P.C.R. din 1981, în perioada 1981—1985, s-a acordat prioritate intensificării laturilor calitative ale creșterii economice, s-a acționat pentru înfăptuirea programelor speciale de importanță națională privind dezvoltarea mai puternică a bazei energetice și de materii prime, îmbunătățirea nivelului tehnic și calitativ al produselor, reducerea consumurilor și valorificarea superioară a producției, îndeosebi a cheltuielilor materiale, s-a asigurat creșterea și modernizarea producției în industrie, agricultură și celelalte ramuri ale economiei naționale, dezvoltarea și perfecționarea producției materiale, ridicarea în continuare a nivelului de trai. La definirea strategiei de dezvoltare economico-socială a țării, la jalonarea direcțiilor căilor de ridicare a României pe noi culmi de civilizație și progres, o contribuție hotărîtoare a avut secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu. Toate realizările obținute de poporul român în ultimii 20 de ani sînt legate ne-



mijlocit de personalitatea secretarului general al partidului.

Deşi activitatea partidului şi statului nostru pentru realizarea obiectivelor fixate atît în planul cincinal 1981—1985, cît şi în planurile anuale, s-a desfăşurat în condiţii internaţionale nefavorabile, generate de persistenţa unor puternice fenomene de criză şi dezechilibre în economia mondială, ţara noastră a înregistrat în continuare progrese importante pe calea dezvoltării economico-sociale, şi-a menţinut dinamismul economic, venitul naţional, producţia industrială şi agricolă, nivelul de trai a crescut în ritmuri superioare mediei mondiale, precum şi a celor realizate de majoritatea ţărilor. Totodată, în această perioadă, au apărut şi unele greutăţi, contradicţii, determinate atît de factori obiectivi, cît şi subiectivi, care au afectat, într-o oarecare măsură, rezultatele de ansamblu pe întregul cincinal.

Începînd cu anul 1986, se demarează realizarea Directivelor Congresului al XIII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986—1990. Obiectivul fundamental al planului cincinal 1986—1990 îl constituie dezvoltarea puternică, în continuare, a forţelor de producţie şi a bazei tehnico-materiale, înfăptuirea în linii generale a Programului partidului de făurire a societăţii socialiste multilateral dezvoltate, crearea condiţiilor necesare trecerii, în perioada următoare, la realizarea fazei superioare a societăţii socialiste, la construcţia comunismului în România. În cincinalul 1986—1990, aşa după cum rezultă din documentele adoptate de Congresul al XIII-lea al P.C.R., ţinînd seama de tendinţele generale ale dezvoltării economice mondiale, de cerinţele noii revoluţii tehnico-ştiinţifice contemporane, se asigură ridicarea pe o nouă treaptă a bazei tehnico-materiale a societăţii, îmbunătăţirea calităţii vieţii, precum şi întărirea poziţiei României de ţară socialistă mediu dezvoltată şi trecerea ei într-un stadiu nou, superior, cel de ţară socialistă multilateral dezvoltată.

Plenara comună a Consiliului Naţional al Oamenilor Muncii şi a Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice şi Sociale, în spiritul largului democratism care caracterizează orînduirea noastră, a dezbătut şi aprobat proiectul planului pe anul 1986, primul an al cincinalului 1986—1990. În cuvîntarea de o excepţională însemnătate rostită la această Plenară de secretarul general al partidului, tovarăşul Nicolae Ceauşescu, se arată: „Planul pe 1986 reprezintă o parte integrantă a Directivelor Congresului al XIII-lea şi asigură înfăptuirea istoricelor hotărîri ale acestuia, ridicarea patriei noastre pe noi culmi de progres şi civilizaţie.

La întocmirea planului pe primul an al cincinalului s-a avut în vedere să se asigure un ritm de creștere a producției industriale de cel puțin 8 la sută, pentru a pune de la început baze trainice realizării noului cincinal". Coordonata fundamentală a planului pe 1986 o constituie accentuarea dezvoltării intensive a industriei și a celorlalte sectoare ale economiei naționale, în primul rînd pe seama creșterii productivității muncii, reducerea cheltuielilor materiale și sporirea eficienței economice.

Prin planul pe anul 1986, prin obiectivele sale, se asigură:

— intensificarea creșterii economice, prin accentuarea sporirii rolului factorilor intensivi în toate ramurile producției materiale;

— dezvoltarea intensivă a industriei, prin folosirea cît mai deplină a capacităților de producție existente, îmbunătățirea în continuare a structurii ramurilor producției materiale, respectarea termenelor de dare în funcțiune a noilor investiții și atingerea parametrilor proiectați, sporirea gradului de valorificare a materiilor prime, materialelor, combustibililor și energiei;

— realizarea unei producții de cereale de 28—30 milioane tone pe calea creșterii potențialului productiv al pămîntului, organizarea și folosirea mai eficientă a terenurilor agricole, realizarea programului de irigații etc.;

— creșterea volumului comerțului exterior, prin sporirea mai rapidă a exporturilor și limitarea la strictul necesar a importurilor, în vederea realizării unei balanțe comerciale active;

— sporirea substanțială a aportului cercetării științifice, a dezvoltării tehnologice în promovarea progresului tehnic în toate ramurile economiei naționale;

— adoptarea prevederilor pentru anul 1986 din programele privind creșterea mai accentuată a productivității muncii și îmbunătățirea nivelului tehnic și calitativ al produselor.

În concepția de ansamblu a planului pe anul 1986, un loc prioritar deține dezvoltarea bazei energetice și de materii prime, a producției de petrol și gaze, de care depinde într-o bună măsură îndeplinirea planului la toți indicatorii. În acest scop, în plan sînt prevăzute măsuri concrete menite să asigure realizarea sarcinilor la producția de cărbune, petrol, gaze, energie electrică. Prin aceasta se urmărește, ca în anul 1986, să crească ponderea materiilor prime din producția internă și reducerea corespunzătoare a importurilor. Totodată, se prevede creșterea aportului resurselor recuperate, refolosite și reciclate la acoperirea consumului intern de materii prime.

Prevederile planului pe anul 1986, în condițiile utilizării cu maximum de economicitate a combustibililor, carburanților și energiei electrice în toate sectoarele de activitate și încadrarea în normele de consum energetic, asigură necesarul de energie pentru dezvoltarea economico-socială a țării. În asigurarea echilibrului balanței energetice, pe 1986, crește aportul resurselor refolosibile din tehnologii noi, al energiei termice, biogazului, biomasei și energiei solare.

O expresie a accentuării aportului factorilor intensivi la asigurarea creșterii economice

în anul 1986 este raportul dintre sporul de venit național și producția materială și ritmul de creștere a producției de energie; un procent sporit de venit național sau producție industrială-marfă, urmează să se realizeze cu 0,20—0,30 spor al producției de energie.

În dezvoltarea ramurilor producției materiale, mai ales în sectoarele de vîrf ale acesteia, s-a avut în vedere accentuarea modernizării structurilor producției, ridicarea calității, sporirea competitivității și eficienței produselor pe piața internațională, aplicarea de tehnologii avansate cu consumuri mici de energie. În planul pe 1986, ritmuri mai mari decît media pe industrie se prevăd în industria construcțiilor de mașini, acordîndu-se prioritate ramurilor sale de vîrf.

Fundamentarea nivelelor și ritmurilor de creștere prevăzute în planul pe anul 1986, pentru toate ramurile și subramurile producției materiale și în primul rînd ale industriei, s-a făcut într-o proporție mai mare decît în anii anteriori, la sporirea contribuției științei și tehnologiei proprii la dezvoltarea multilaterală economico-socială a patriei, la intensificarea procesului de automatizare, robotizare, de introducere a tehnicii celei mai avansate în toate domeniile, la valorificarea superioară a resurselor naționale, îmbunătățirea calității produselor și diversificarea producției. Astfel, în anul 1986, va crește aportul cercetării științifice și ingineriei tehnologice la creșterea producției, în general, la reducerea importului și sporirea exportului, în special, precum și la realizarea indicatorilor de eficiență. În legătură cu aceasta, pe bună dreptate arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu la Plenara comună a Consiliului Național al Oamenilor Muncii și Consiliului Suprem: „Subliniez încă o dată că nu vom putea realiza ceea ce ne-am propus fără a angaja serios cercetarea și fără creșterea rolului cercetării în toate domeniile de activitate."

Pentru realizarea obiectivelor stabilite în planul pe anul 1986, se prevede suma de peste 300 miliarde lei. Se va asigura o mai bună repartizare și utilizare a acestora în funcție de prioritățile economiei naționale în etapa actuală, cum sînt: baza de materii prime și energetică, dezvoltarea agriculturii, înfăptuirea programelor privind îmbunătățirea nivelului tehnic și calitativ al produselor, creșterea productivității muncii, creșterea exporturilor și reducerea importurilor. Efortul principal de investiții va fi concentrat pentru terminarea obiectivelor în curs de execuție și accelerarea punerii în funcțiune a capacităților productive și devansarea unor obiective din sectoarele prioritare ale economiei naționale. Totodată, în planul pe 1986 sînt prevăzute resursele materiale și financiare necesare executării în condiții de maximă eficacitate a reparațiilor capitale și modernizărilor.

În domeniul investițiilor se are în vedere reducerea cu cel puțin 20 % a costurilor acestora. Pentru realizarea acestei sarcini stabi-

AUTOBASCULANTA 170 DIESEL ELECTRICA
ROMANIA

lite de Plenara comună a Consiliului Național al Oamenilor Muncii și Consiliului Suprem se impun măsuri energice din partea consiliilor oamenilor muncii, a fiecărui șantier și unitate, pe linia organizării mai bune a aprovizionării, creșterii productivității muncii, asigurării cu forță de muncă calificată, reducerii costurilor de producție, industrializării lucrărilor, eliminării supradimensionărilor și folosirii unor soluții constructive mai eficiente, promovării tehnologiilor de execuție de mare randament și tipizării construcțiilor în toate sectoarele de activitate.

Îndeplinirea în întregime a planului de investiții pe anul 1986, va contribui la dezvoltarea în continuare a bazei tehnico-materiale a societății socialiste multilateral dezvoltate, la creșterea fondurilor fixe productive, a bogăției naționale.

Întreaga construcție a planului pe anul 1986 este așezată pe criterii de eficiență. Creșterea eficienței economice și în primul rînd a productivității muncii constituie un obiectiv central al planului pe anul 1986. Acest lucru este explicabil întrucît în nivelul și ritmul creșterii productivității muncii se reflectă direct și nemijlocit contribuția factorilor intensivi la creșterea economică, la sporirea venitului național. Cu privire la importanța hotărîtoare a creșterii productivității muncii pentru accelerarea progresului multilateral al societății noastre socialiste, tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al P.C.R., arăta la recenta Plenară comună a Consiliului Național al Oamenilor Muncii și Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale: „Creșterea mai puternică a productivității muncii constituie factorul fundamental pentru înfăptuirea socialismului și comunismului. În următorul cincinal, începînd cu anul 1986, trebuie să realizăm, pînă în 1990, o dublare a productivității muncii. Aceasta presupune o mai bună organizare a activității întreprinderilor, mecanizarea, automatizarea, robotizarea și cibernetizarea proceselor de producție, ridicarea pregătirii tehnice și profesionale a tuturor oamenilor muncii."

Pornindu-se de la aceste considerente, în planul pe 1986 se prevede ca productivitatea muncii în industria republicană să crească cu cca 10 %, cu cca 8 % în construcții-montaj, și cu peste 5 % în agricultura de stat. În vederea îndeplinirii acestor sarcini în toate unitățile economice, se va acționa în direcția modernizării tehnologiilor de fabricație și introducerii de noi tehnologii, creșterii gradului de mecanizare și automatizare a producției, precum și pentru extinderea metodelor moderne de conducere, îmbunătățirea asistenței tehnice, întărirea ordinei și disciplinei.

Asupra sporirii eficienței economice, în 1986 se vor utiliza și alte căi, cum sînt: reducerea costurilor de producție, creșterea în continuare a gradului de valorificare a materiilor prime, materialelor, combustibililor și energiei electrice, folosirea deplină și eficientă a capacităților de producție, reducerea consumurilor specifice și sporirea valorii unitare a produselor, ca urmare a ridicării performanțelor lor tehnice și calitative.

Prevederile planului pe anul 1986 privind dezvoltarea industriei, agriculturii, a celorlalte ramuri producătoare de bunuri și servicii asigură sporirea venitului național cu 8,7%, iar a produsului social cu 6,5% față de 1985. Semnificativ este faptul că peste 85 % din sporul de venit național se va realiza pe seama creșterii productivității muncii. Totodată, se asigură o repartizare justă a venitului național între acumulare și consum. „Vom continua — spunea tovarășul Nicolae Ceaușescu la Plenara comună — să asigurăm o repartiție cît mai bună a venitului național pentru consum și dezvoltare în proporție de circa 70 % pentru consum și 30 % pentru dezvoltare. Considerăm că o asemenea repartizare a venitului național asigură condițiile necesare pentru dezvoltarea puternică a forțelor de producție, pentru înfăptuirea reproducției socialiste lărgite, care constituie o necesitate obiectivă pentru viitorul patriei noastre, precum și pentru crearea condițiilor de ridicare continuă, pe această bază, a bunăstării materiale și spirituale a poporului. Repartizarea a circa 70 % din venitul național pentru consum creează toate condițiile pentru a asigura nu numai menținerea actualului nivel de trai, ci și creșterea în continuare a veniturilor oamenilor muncii, a nivelului lor de trai material și spiritual."

Îmbunătățirea calității vieții constituie un obiectiv permanent al Programului partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate. Planul pe anul 1986 conține o serie de prevederi privind dezvoltarea în continuare a construcțiilor de locuințe, a învățămîntului, sănătății și culturii. Prin creșterea desfacerilor de mărfuri cu amănuntul, sporirea volumului prestațiilor de servicii pentru populație, îmbunătățirea condițiilor de locuit ale populației, realizarea retribuției medii reale planificate și a veniturilor reale ale țărănimii se asigură înfăptuirea măsurilor cuprinse în programul de creștere a nivelului de trai pentru anul 1986, aprobate de Congresul al XIII-lea al P.C.R.

Înfăptuirea obiectivelor stabilite în planul pe 1986 creează premise trainice pentru realizarea Directivelor Congresului al XIII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1986—1990, va asigura dezvoltarea în continuare a forțelor de producție, sporirea avuției naționale, ridicarea bunăstării materiale și spirituale a întregului popor, va determina îmbunătățirea structurii și profilului general al economiei naționale în ansamblul ei.

Dr. Mihai PARÂLUȚĂ

65 DE ANI DE LA FĂURIREA PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN

„Niciodată în România n-a existat un alt partid politic cu o istorie atît de bogată și glorioasă care să fi luptat cu abnegație și să fi realizat atîta pentru fericirea poporului român, pentru măreția națiunii noastre. Partidul nostru s-a născut și a crescut odată cu proletariatul, destinul său este strîns legat de cel al clasei muncitoare, al întregului popor român".

NICOLAE CEAUȘESCU

Evocăm în această perioadă împlinirea a 65 de ani de la făurirea Partidului Comunist Român, stegarul destinului istoric al poporului român, al luptei revoluționare a maselor largi populare împotriva exploatării și asupririi, pentru dreptate socială, unitate și independență națională, exponentul fidel al intereselor supreme ale poporului român, conducătorul încercat al operei revoluționare, patriotice, de edificare a socialismului și comunismului în România.

Eveniment de însemnătate istorică în viața clasei noastre muncitoare, a întregului popor român, transformarea Partidului socialist în Partid comunist la 8 mai 1921 a marcat o etapă nouă, superioară în afirmarea mișcării revoluționare și democratice din România, clasa muncitoare și partidul său politic ducînd mai departe idealurile luptei de eliberare națională și socială a națiunii române, cele mai bune tradiții ale mișcării muncitorești, democratice, progresiste ale partidului clasei muncitoare făurit în urmă cu nouă decenii. Sub conducerea Partidului Comunist Român, poporul nostru a străbătut un drum glorios de lupte și victorii, a înfăptuit actul demnității naționale din august 1944, măreţele ţeluri ale revoluției de eliberare națională și socială, antifascistă și antiimperialistă, a asigurat transformarea democratică și socialistă a societății, a pus temelii trainice României de azi, ca țară prosperă, liberă, independentă și suverană între popoarele și națiunile lumii.

La scara istoriei noastre multimilenare, 65 de ani de viață și luptă ai Partidului Comunist Român nu reprezintă o perioadă prea îndelungată. Dar prin drumul parcurs de popor sub conducerea sa, prin transformările sociale al căror inițiator și conducător a fost, prin uriașa influență pe care a cîștigat-o în societatea noastră, acești ani se înscriu ca o adevărată epocă istorică.

* * *

După congresul din mai 1921, îmbogățindu-și necontenit experiența revoluționară, învingînd greutățile ivite în calea sa, îndeosebi în cele două decenii cînd a fost nevoit să înfrunte condițiile aspre ale ilegalității, Partidul Comunist Român și-a sporit continuu capacitatea de a organiza și conduce lupta clasei muncitoare, a maselor largi populare pentru drepturi și libertăți democratice, pentru un trai mai bun, pentru afirmarea plenară a României în marele concert al lumii civilizate, pentru apărarea unității, independenței și integrității teritoriale a României.

Afirmarea publică, printr-o mare varietate de forme și mijloace, a programului politic, economic și social profund revoluționar, Partidul Comunist Român a reprezentat o înfruntare deschisă, de amploare, fără precedent, cu politica antipopulară a vîrfurilor claselor domi-

nante. Potrivit condițiilor istorice și obiectivelor imediate din fiecare perioadă, clasa muncitoare, condusă de partidul său comunist, a organizat numeroase acțiuni greviste, demonstrații de stradă și alte importante bătălii de clasă, s-a situat în fruntea diverselor acțiuni ale forțelor patriotice, naționale. Ele au cunoscut o maximă amploare și frecvență în perioada crizei economice, culminînd cu marile bătălii de clasă ale muncitorimii române din ianuarie-februarie 1933. Luptele duse în acei ani împotriva exploatării capitaliste, a șomajului s-au împletit cu lupta împotriva monopolurilor străine care impuseseră guvernului român grele obligații economice, știrbind grav independența și suveranitatea țării.

Partidul Comunist Român s-a situat în fruntea forțelor patriotice, naționale, în lupta împotriva pericolului fascismului și revizionismului, pentru apărarea independenței și integrității teritoriale a țării. Exponent al intereselor fundamentale ale poporului, partidul comunist, deși se afla în adîncă ilegalitate, supus prigoanei forțelor represive, a înțeles, în întreaga sa gravitate, pericolul fascist, a chemat masele cele mai largi să formeze un front comun care să bareze calea fascismului în România. Militînd pentru realizarea, pe o platformă comună, a diferitelor grupuri și organizații democratice, partidul comunist a strîns legăturile cu organizațiile de masă democratice, cu Partidul Socialist, a stabilit contacte cu diferite fracțiuni ale partidelor burgheze și cu un mare număr de personalități politice cu vederi democratice, antifasciste.

În împrejurările accentuării primejdiei agresiunii fascismului și revizionismului împotriva României, documentele elaborate de P.C.R. precizau că sarcina comuniștilor români este de a participa activ și hotărît la lupta pentru apărarea integrității, independenței, demnității și libertății României. Creșterea avîntului mișcării antifasciste din România a fost plenar ilustrată de marile demonstrații antifasciste organizate la 1 Mai 1939 sub semnul împotrivirii poporului român față de expansiunea Germaniei naziste. În organizarea și desfășurarea marii demonstrații antifasciste și antirăzboinice de la 1 Mai 1939 din București, un rol important a avut și de această dată militantul comunist, tovarășul Nicolae Ceaușescu, cel ce conduce astăzi, în fruntea partidului și statului, destinul istoric al României.

Evenimentele politice din acea perioadă evidențiază cu putere că în Româ-

nia, în rîndul maselor muncitoare, al cercurilor politice şi democratice largi exista o profundă ostilitate împotriva fascismului, a Germaniei hitleriste şi Ungariei horthyste. Eroica luptă dusă în acei ani de partidul comunist în fruntea clasei muncitoare, a unor largi forţe progresiste, sub steagul democraţiei şi independenţei ţării, atitudinea lucidă a unor grupări politice ale claselor conducătoare au stăvilit pentru un timp ascensiunea spre putere a organizaţiilor fasciste şi înrobirea ţării Germaniei naziste, ţara noastră aflîndu-se printre ultimele state din Europa în care fascismul a acaparat puterea.

În momentele grele ale dictaturii militaro-fasciste şi războiului hitlerist contra U.R.S.S., cînd ţara se afla sub dominaţia nazistă, Partidul Comunist Român s-a situat în fruntea rezistenţei antifasciste, antihitleriste. Numeroşi au fost membrii Partidului Comunist Român, ai Uniunii Tineretului Comunist, alţi militanţi revoluţionari, patrioţi şi democraţi care, în anii ilegalităţii, au înfruntat închisorile şi lagărele, au plătit cu preţul vieţii patriotismul lor, devotamentul faţă de cauza socialismului şi a libertăţii patriei.

Unul din momentele glorioase ale istoriei Partidului Comunist Român este organizarea şi conducerea revoluţiei de eliberare naţională şi socială, antifascistă şi antiimperialistă din august 1944, care a deschis o epocă nouă în istoria României — epoca împlinirii idealurilor de dreptate şi libertate pentru care au luptat şi s-au jertfit numeroase generaţii de înaintaşi, a afirmării depline a dreptului sacru al poporului român de a fi liber şi suveran în ţara sa, epoca trecerii la făurirea orînduirii noi, socialiste.

Partidul Comunist Român a fost forţa hotărîtoare care a asigurat participarea poporului român, cu întreaga sa armată, cu întregul său potenţial material şi uman, alături de armatele Uniunii Sovietice, de întreaga coaliţie antihitleristă, în războiul contra Germaniei naziste, pentru eliberarea deplină a ţării şi dincolo de hotarele sale, pentru eliberarea Ungariei, Cehoslovaciei şi Austriei, pînă la victoria finală din mai 1945 asupra fascismului.

Sub conducerea Partidului Comunist Român, în perioada care a trecut de la victoria revoluţiei de eliberare naţională şi socială, antifascistă şi antiimperialistă, societatea românească a parcurs mai multe etape istorice, jalonate de profunde prefaceri revoluţionare, de mari realizări în toate domeniile de activitate. Partidul a condus cu succes lupta

pentru desăvîrşirea transformărilor revoluţionare burghezo-democratice, pentru reforme sociale profunde, pentru cucerirea puterii politice de către clasa muncitoare în alianţă cu ţărănimea şi trecerea la construcţia socialistă. Sub conducerea Partidului Comunist Român, clasa muncitoare, ţărănimea şi intelectualitatea, întregul nostru popor au înfăptuit cu succes opera istorică de construcţie socialistă, lichidînd pentru totdeauna exploatarea omului de către om, consolidînd noua orînduire şi trecînd cu succes la făurirea societăţii socialiste multilateral dezvoltate în România.

Congresul al IX-lea al partidului, alegerea tovarăşului Nicolae Ceauşescu în fruntea conducerii partidului şi statului au constituit momente de însemnătate crucială în viaţa social-politică a ţării noastre, în desfăşurarea operei de construcţie socialistă, inaugurînd o etapă nouă, caracterizată prin spirit ştiinţific, raţional şi novator în conducerea societăţii, printr-un dinamism fără precedent în dezvoltarea economico-socială şi un uriaş avînt creator al maselor populare — perioada cea mai fertilă şi mai rodnică în împliniri din întreaga istorie a patriei.

În ultimii 20 de ani de construcţie socialistă au avut loc schimbări radicale

atît în baza materială, în nivelul și calitatea forțelor de producție, în domeniul științei, învățămîntului și culturii, cît și în structura socială, în caracterul relațiilor sociale, asigurîndu-se înflorirea modului de producție socialist, dezvoltarea puternică a democrației și afirmarea plenară a personalității umane, ridicarea substanțială a gradului de civilizație materială și spirituală a poporului, demonstrînd forța transformatoare a socialismului, capacitatea noii orînduiri, în care clasa muncitoare are rolul conducător, de a asigura progresul viguros, economic și social al țării. În acești ani s-a întărit puternic rolul de conducător politic al partidului în societate, unitatea întregului popor în jurul partidului, al secretarului său general, tovarășul Nicolae Ceaușescu.

Congresul al XIII-lea al Partidului Comunist Român, prin hotărîrile adoptate cu privire la dezvoltarea economico-socială a țării, asigură progresul armonios și unitar al forțelor de producție, al tuturor domeniilor vieții economice și sociale, ridicarea țării pe o nouă treaptă de dezvoltare, creșterea în continuare a nivelului de trai al poporului, marcînd o etapă superioară în înfăptuirea Programului de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism.

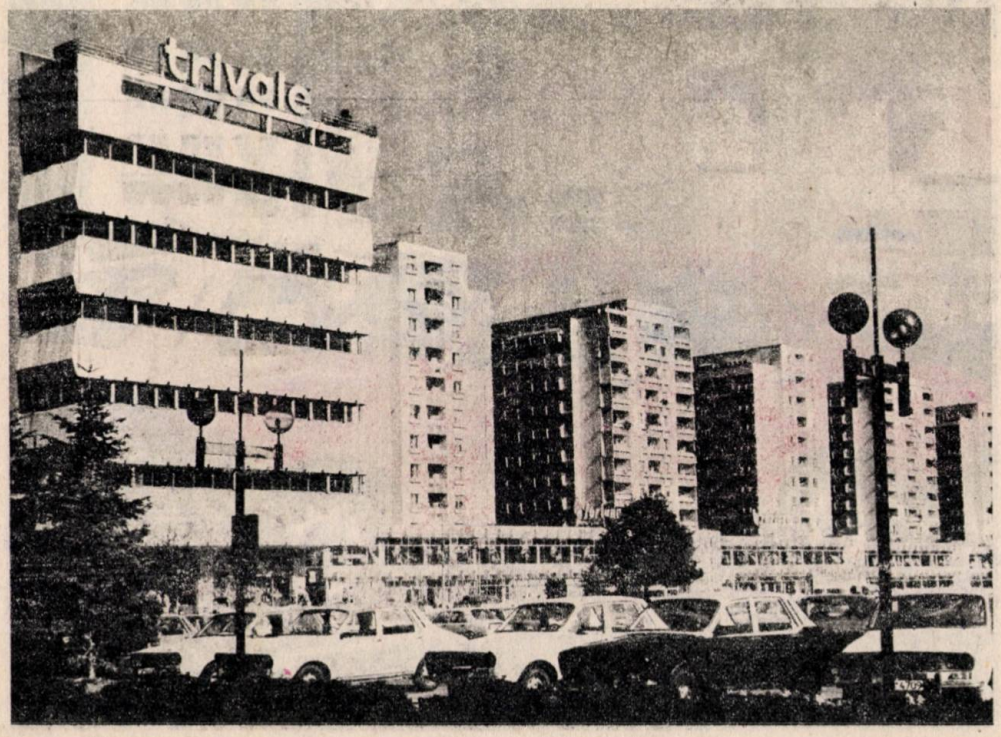
Măreţele realizări obținute de-a lungul acestui drum istoric reprezintă cea mai concludentă dovadă a justeții politicii Partidului Comunist Român, caracterizate prin originalitatea soluțiilor concrete adoptate în rezolvarea problemelor de bază ale organizării și conducerii societății, prin aplicarea creatoare a socialismului științific la condițiile social-istorice din România, prin aprofundarea fenomenelor și aspectelor noi apărute în procesul transformării revoluționare a societății, aducîndu-și astfel contribuția sa la dezvoltarea și îmbogățirea teoriei și practicii construcției socialiste. Ele constituie, totodată, o mărturie grăitoare a faptului că Partidul Comunist Român, vlăstar puternic din trupul poporului, al clasei muncitoare, țărănimii și intelectualității, nu cunoaște alte țeluri mai înalte decît libertatea, prosperitatea și fericirea poporului, că politica sa corespunde pe deplin intereselor și aspirațiilor vitale ale întregii noastre națiuni. Reunind în rîndurile sale peste 3.500.000 de membri, Partidul Comunist Român reprezintă astăzi centrul vital și forța dinamică a societății noastre, îndeplinindu-și cu înaltă răspundere misiunea istorică în conducerea destinelor poporului, în unirea eforturilor sale pentru edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintarea României spre comunism.

Întregul nostru popor își exprimă respectul și recunoștința față de rolul decisiv pe care conducătorul iubit al națiunii noastre, secretarul general al partidului, președintele Republicii Socialiste România, tovarășul Nicolae Ceaușescu, îl are în elaborarea și înfăptuirea politicii de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate pe pămîntul României, magistrala sa contribuție teoretică și practică la fundamentarea și elaborarea celor mai corespunzătoare soluții pentru rezolvarea problemelor complexe ale construcției noii orînduiri și asigurarea mersului ferm al patriei pe calea socialismului și comunismului. Definitoriu pentru modul în care tovarășul Nicolae Ceaușescu abordează problemele complexe ale construcției societății socialiste este spiritul novator, capacitatea profundă de analiză multilaterală și de sintetizare a experienței revoluției și construcției socialismului în România, de prefigurare a drumului țării noastre spre comunism în contextul vastului proces revoluționar mondial, conceperea teoriei socialismului științific ca știință revoluționară vie și dinamică, a cărei viabilitate constă în permanenta adaptare la dezvoltarea societății, la marile cuceriri ale cunoașterii științifice.

România se înalță astăzi între popoarele lumii ca o țară a demnității, a progresului, a libertății și democrației, ilustrînd prin faptele și împlinirile sale forța pe care o dobîndește un popor stăpîn pe destinele sale.

Consecvența și fermitatea cu care tovarășul Nicolae Ceaușescu promovează interesele poporului român, ale României socialiste, ale cauzei progresului, socialismului, păcii și înțelegerii între popoare, profunda cunoaștere a evenimentelor, a relațiilor și fenomenelor internaționale, vastul dialog cu conducători de stat și de guvern de pe toate continentele, cu șefi de partid, cu reprezentanți ai celor mai diferite forțe politice, forța de analiză a secretarului general al partidului și capacitatea sa de a formula, pe baze științifice, concluziile și opțiunile cele mai adecvate în vederea acțiunii practice — toate acestea au asigurat politicii externe a României socialiste o largă putere de înrîurire, o creștere fără precedent a prestigiului și stimei de care se bucură astăzi țara noastră în lume. Pe bună dreptate, spre mîndria întregului nostru partid, a întregului nostru popor, tovarășul Nicolae Ceaușescu este considerat ca una dintre cele mai proeminente personalități, unul dintre marii conducători politici ai epocii contemporane.

Conf. univ. dr. Mircea MUȘAT



DACIA
PE TREPTELE AFIRMĂRII

S-ar putea spune că totul a început în toamna anului 1978. Atunci, echipa Dacia, compusă, printre alții, din Ștefan Iancovici, Petre Vezeanu, Ilie Olteanu, Ovidiu Scobai, Constantin Zărnescu, urma să se prezinte la startul celei de a 22-a ediții a maratonului automobilistic „Turul Europei", o competiție de 14.000 kilometri, programată să se desfășoare pe drumurile a șapte țări din Europa și din Orientul Apropiat. Tentativa părea extrem de temerară și unii se îndoiau de oportunitatea ei. Dar sportivii argeșeni, încrezători în forțele lor și în calitățile mașinilor de care dispuneau, au luat startul în concurs, l-au încheiat cu bine și s-au întors acasă cu trei trofee: Cupa pentru primul loc în clasamentul echipelor de uzină, Cupa pentru locul secund la echipe de club și cu o Cupă fair-play pentru echipa de service.

Acest succes a stîrnit un ecou pe măsură, atît acolo, în R.F.G., unde avuseseră loc startul și sosirea, cît și acasă, pe Platforma industrială a Colibașilor. „După trecerea liniei de sosire, avea să declare Ovidiu Scobai, atît organizatorii cît și specialiștii firmelor de automobile au trăit o surpriză de proporții aflînd despre locurile fruntașe ocupate de formația noastră. Cea mai mare bucurie aveam însă s-o încercăm după întoarcerea acasă. Toți lucrătorii întreprinderii noastre au trăit sentimentul mîndriei propriei munci, de la muncitorul de la bandă pînă la directorul general al uzinei"...

Încurajată de acest succes, echipa Dacia s-a prezentat și în anii următori la „Turul Europei" și, de fiecare dată, a încheiat întrecerea în formație completă, cîștigînd noi trofee și făcîndu-se din ce în ce mai cunoscută în arena internațională. În fiecare din aceste împrejurări sportivii români s-au remarcat prin tenacitate, rezistență și spirit de echipă, iar mașinile lor prin robustețe și fiabilitate.

Trecută cu succes, timp de cîțiva ani, prin încercările succesive ale unui maraton automobilistic și ale altor cîteva competiții rutiere de prestigiu, formația Dacia a întreprins, în 1985, o nouă tentativă îndrăzneață: s-a prezentat la startul Raliului Portugaliei, un raliu foarte dur, în care se întrec, de obicei, cele mai puternice echipe și cei mai vestiți raliști de pe continent, un raliu care contează ca etapă în campionatul mondial. Ideea de a se concura în Portugalia s-a dovedit și ea inspirată, pentru că și de această dată sportivii de la Dacia au încheiat concursul în corpore, ocupînd primele trei locuri în clasamentul clasei la care au evoluat, locul secund la echipe de uzină și locurile 18, 19 și 23 în clasamentul absolut. Au fost în concurs peste 100 de echipaje și doar 28 au reușit să ajungă la finiș, echipajele românești fiind singurele de la clasa lor care au terminat concursul fără penalizări la controalele orare. În ordinea dată mai înainte, autorii acestui rezultat merituos au fost: Ștefan Vasile—Ovidiu Scobai, Ludovic Balint—Constantin Zărnescu și Gheorghe Urdea—Cristian Dobrin.

La sfîrșitul lui mai 1985, o altă încercare curajoasă: participarea echipei argeșene la cea de a 32-a ediție a celebrului Acropolis-Rally, o competiție de 2 300 kilometri, cu 47 de probe speciale și cu o linie de start pe care s-au aliniat redutabilele echipe Peugeot, Audi, Lancia, Nissan, Volkswagen, cu piloți de talia lui Stig Blomqvist, Ari Vatanen, Walter Röhrl, Timo Salonen, Andrea Zanussi, Shekhar Mehta, Mauro Pregliasco, Jochen Kleint și alții. Au luat plecarea 110 echipaje și s-au clasat 45, printre acestea din urmă numărîndu-se și trei din România formate din Ștefan Vasile—Ovidiu Scobai, Nicu Grigoraș—Dacian Banca și Gheorghe Urdea—Cristian Dobrin. Dovedind, ca și în Portugalia, o robustețe remarcabilă, mașinile românești Dacia 1310 au rezistat cu brio traseului de-a dreptul infernal din Grecia, echipajele noastre reușind să ocupe locurile 3, 8 și 10 la clasă și 25, 35 și 37 în clasamentul general. După întoarcerea acasă, Dacian Banca a făcut următoarea mărturisire: „Am plecat în Grecia cu un moral de fier, cu mașini perfect pregătite, cu o asistență tehnică foarte bună. Mă bucură rezultatul pe care l-am obținut. Sînt mîndru că am făcut parte din echipa Dacia și că, împreună cu ea, am reușit performanța de a figura în clasamentul unuia din cele mai grele raliuri din lume."

Turul Europei, Raliul Portugaliei, Raliul Acropole. Trei trepte ale afirmării, urcate cu succes de mașinile Dacia și de echipajele de la Întreprinderea de Autoturisme Pitești. Trei trepte pe care le dorim doar ca o bază de plecare pentru alte succese din alte competiții internaționale de prestigiu.

Dumitru LAZĂR

Imagini din Raliul Acropole şi din Raliul Portugaliei, competiţii pe care echipa Dacia le-a încheiat cu rezultate demne de laudă.

RALIU... sentimental

Vreau să scriu despre o competiție pe care o urmăresc de 21 de ani și de la ale cărei ediții, în număr de 20, n-am lipsit niciodată. Intenția îmi este să rămîn impersonal, strict obiectiv. Constat însă că nu se poate. Plecate din adîncul memoriei, amintirile vin năvalnic spre suprafață anulînd observația rece și aducîndu-mi în fața ochilor figuri de oameni, întîmplări, sentimente...

Condeiul alunecă pe foaia albă și în urma lui rămîne o dată: 22 septembrie 1964. O zi de toamnă în care 45 de echipaje din cîteva țări europene au luat startul în prima ediție a competiției ce doresc s-o evoc. S-a plecat din localitatea vest-germană Donaueschingen și, după trei zile și două nopți, s-a ajuns la Mamaia. Litoralul românesc le-a făcut automobiliștilor o primire sărbătorească. Seara, la hotelul „Perla" a avut loc festivitatea de premiere. Celor 26 de echipaje care au reușit să treacă linia de sosire li s-au împărțit cupe, medalii, diplome. Parcă-i văd și acum, urcați pe podium, pe masivul pilot amator austriac Walter Roser și pe navigatoarea sa, campioana de schi Cristl Staffner. Cei doi străbătuseră traseul de 3 300 kilometri înghesuiți într-un Steyr—Puch și cîștigaseră primul loc la categoria „turism".

Walter și Cristl salutau emoționați publicul, iar în jur fulgerau blițurile, zumzăiau aparatele de filmat. Emoționat și eu, am ieșit în holul hotelului și, dintr-o cabină de sticlă, am transmis ziarului „Sportul popular" prima mea relatare de la competiția al cărei martor ocular aveam să fiu de-a lungul anilor. Reproduc aici doar cele cîteva fraze de început ale acelei relatări: „Forurile automobilistice din patru țări (Austria, R.F. Germania, România și Ungaria) și-au unit eforturile pentru a înființa o competiție care să contribuie la strîngerea legăturilor prietenești între pasionații sporturilor mecanice din țările respective, la cunoașterea reciprocă, la promovarea turismului. Avînd un scop atît de generos, competiția nu putea să poarte un nume mai adecvat decît acela de Raliul Dunării, traseul impus competitorilor urmînd, în linii generale, firul marelui fluviu care scaldă pămîntul celor patru țări inițiatoare ale întrecerii"...

În 1964, raliurile încă mai purtau parfumul aventurii, din cauza lungimii traseelor, a lipsei carnetelor de bord și a inexistenței echipelor de asistență tehnică. La acea ediție de debut, o furtună puternică i-a întîmpinat pe concurenți pe traseul din Ardeal. După sosirea la Mamaia, Cristl Staffner avea să mărturisească: „Credeam că n-o să putem scăpa de furia naturii. Dar ne-au venit în ajutor locuitorii satelor pe unde am trecut, organele de ordine, oficialitățile. Copacii doborîți de furtună au fost înlăturați din calea noastră cît ai bate din palme, iar podurile deteriorate de ape au devenit utilizabile într-un timp record. Am rămas profund impresionați de acest lucru. Pentru mine raliul a însemnat curaj, solidaritate, prietenie".

Un mare arc peste timp, ca un zbor temerar, leagă toamna anului 1964 de luna iunie 1985, cînd la Sibiu a avut loc cea de a 20-a ediție a raliului nostru. Ce momente mai importante s-au petrecut pe parcursul acestui zbor? Din „fîntîna" memoriei ies la iveală alte date, alți oameni, alte amintiri.

La a treia ediție, în 1966, raliul a fost un veritabil maraton, traseul lui însumînd 4 600 kilometri de-a lungul R.F. Germaniei, Austriei, Cehoslovaciei, Ungariei, României. Un traseu tot atît de lung cît acela din raliul Safari!

În anul următor, competiția a crescut în grad, devenind etapă a campionatului european. Tot atunci, la startul ei s-au prezentat, pentru prima dată, și cîteva echipaje românești.

Unul din cei mai vestiți piloți ai vremii, finlandezul Pauli Toivonen, a onorat cu prezența și cu victoria sa, cea de a cincea ediție, din 1968.

Parada vedetelor a continuat prin prezența, la edițiile din 1973 și 1974, a celebrului pilot vest-german Walter Röhrl, devenit după aceea campion mondial. De două ori a fost Röhrl la noi și de fiecare dată s-a întors acasă cu cununa de învingător.

La ediția din 1974, frații Dorin și Cornel Motoc au avut o comportare remarcabilă, ocupînd locul secund în clasamentul general, cu o mașină Renault 12 Gordini.

După cele două victorii ale lui Röhrl, au urmat alte două ale bulgarului Ilia Ciubrikov. Apoi au învins austriacul Franz Wittman, cehoslovacul Vaclav Blahna, italianul Mauro Pregliasco. Ediția din 1977, la care a cîștigat Ciubrikov pentru a doua oară, are pentru noi o semnificație aparte: atunci, patru mașini

Dacia 1300, de grupa 2, au sosit în fruntea clasamentului general ocupînd locurile 3 (Olteanu—Scobai), 4 (Urdea—Stingaciu), 5 (Bercea—Tiţ) etc. A fost cel mai bun rezultat obţinut de sportivii noştri, în raliul Dunării, cu maşini de construcţie românească.

În 1981, la Hunedoara, sportivul maghiar Attila Ferjancz şi-a început seria sa de patru victorii, din care trei consecutive, realizînd o performanţă unică în istoria acestui raliu. Pilot excepţional, adevărat profesionist al volanului, Ferjancz este, ca „persoană particulară", un rezervat şi un taciturn. Am reuşit, totuşi, de mai multe ori să stau de vorbă cu el şi să-l fac să zîmbească, mai ales atunci cînd i-am amintit de originea sa oltenească (tatăl lui Ferjancz s-a născut la Drăgăşani). În iunie 1985, după festivitatea de premiere de la Sibiu, Attila Ferjancz mi-a declarat: „Sînt fericit că am învins pentru a patra oară, iar bucuria mea este cu atît mai mare cu cît am realizat acest lucru la ediţia jubiliară a raliului găzduit de ţara dv. Particip de peste un deceniu la această competiţie şi ea ocupă un loc special în inima şi în palmaresul meu".

În toamna anului 1964, la Mamaia, Willy Löwinger, preşedintele din acea vreme al Clubului automobilistic austriac, spunea: „Dorim ca raliul ce l-am inaugurat să însemne încă o punte de legătură între popoarele noastre". Nu erau cuvinte de circumstanţă, ci o dorinţă reală. Au trecut peste două decenii de atunci şi, iată, acea nobilă aspiraţie s-a îndeplinit. Raliul Dunării, numit mai tîrziu Raliul Dunării—Dacia, a devenit ceea ce îşi propuneau iniţiatorii lui: o competiţie internaţională de prestigiu, o manifestare care s-a înscris şi se înscrie în şuvoiul de manifestări închinate cunoaşterii, colaborării, păcii.

Dumitru LAZĂR

A 20-A EDIŢIE ÎN IMAGINI

În zilele de 14, 15 şi 16 iunie 1985, municipiul şi judeţul Sibiu au găzduit cea de a 20-a ediţie jubiliară a Raliului Dunării —Dacia, în care s-au întrecut 62 de echipaje din 10 ţări. După parcurgerea traseului de 860 km, cu 32 probe speciale, au trecut linia de sosire şi s-au clasat 33 de echipaje. Prin fotografiile din aceste pagini, realizate de Mihai Niedl, încercăm să vă sugerăm cîte ceva din „atmosfera" acestei competiţii, care a însemnat o reuşită organizatorică şi sportivă.

1

1. Plecarea în cursă a maşinii Renault 5 turbo (220 C.P.) pilotată de Attila Ferjancz.

2

3

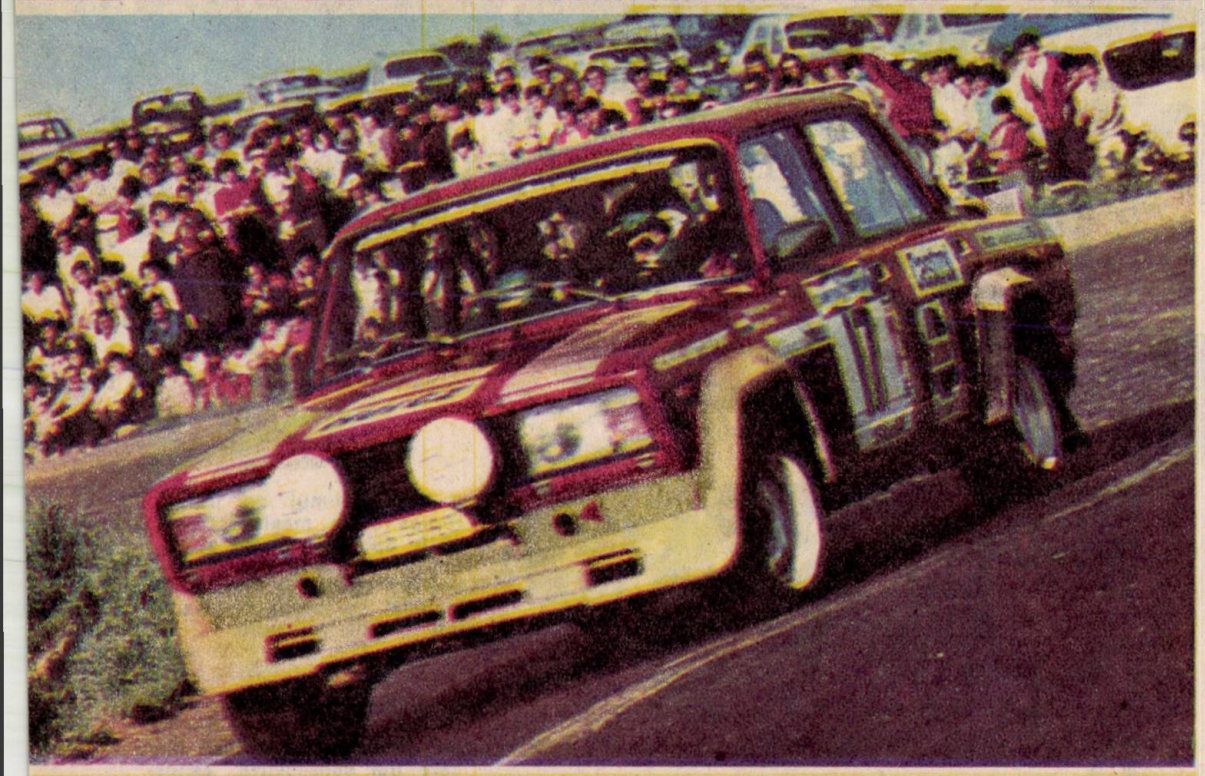
2. Pe podiumul de plecare-sosire, o mașină Dacia 1310. Sportivii români și autoturismele construite în țara noastră (Dacia și Oltcit) au încheiat întrecerea cu rezultate demne de laudă.

3. Echipajul Ferjancz—Tandari a obținut în raliul nostru un record: patru victorii din care trei consecutive. Janos Tandari (în dreapta fotografiei) este avocat. Cînd se urcă în mașina de raliuri și pleacă pe traseu, se transformă (după cum ne-a spus Ferjancz) în „calculator electronic".

4

4. În acțiune, pe macadam, cuplul Ludovic Balint—Constantin Zărnescu. Cei doi sportivi din echipa I.A.P. au obținut la ediția jubiliară cel mai bun rezultat dintre toți concurenții români: locul 7 în clasamentul general.

5



6

7

9

5. Cuplul sibian Bucur—Simeanu.

6. Echipajul Topor—Barna (Ungaria).

7. Cel mai redutabil adversar al lui Ferjancz, excelentul pilot polonez Marian Bublewicz (Polonez 2000), care a sosit pe locul al doilea în clasamentul absolut.

8. Florin Nuță, secundat de Radu Dumitriu, a evoluat promițător în prima parte a raliului. După aceea au început defecțiunile tehnice...

9. Fostul alergător timișorean Virgil Bălaș în postură de spectator la raliu.

10. Un autoturism Dacia 1310, pe care a concurat echipajul Capar—Sahin, din Turcia.

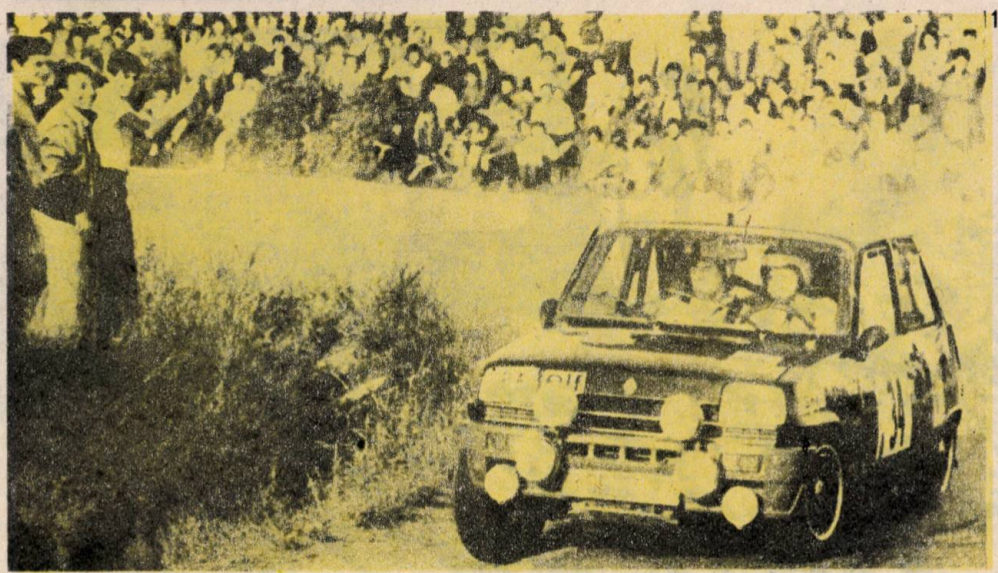
10

11. Sibienii Petre Constantinescu—Gheorghe Barbu (Renault 5 Alpine) negociind cu dezinvoltură un viraj din proba specială Daia.

12. Cea mai puternică mașină din raliu, Audi Quattro (360 C.P.) condusă de echipajul vest-german Potche-Kolles.

13. Agilul Oltcit Club se simte în largul lui și pe macadam. La volan: Petre Cojocaru.

14. Frații Nikolai și Igor Bolșhih (Lada 1600, grupa B), doi vechi și valoroși participanți la raliul Dunării—Dacia.



11

60

6

DESPRE AUTOMOBIL, CIVILIZAȚIE ȘI SĂNĂTATE

Poate că surprinde alăturarea celor trei noțiuni, pe care, deși luate în parte au devenit adevărate obsesii ale secolului, nu le-am găsit analizate în interdependența lor. Fenomenul cred că trebuie să fie privit și dincolo de ceea ce se petrece pe șoselele lumii, meritînd să fie sondat în adîncurile problematicii morale și sociale, pe care le întruchipează.

Ce semnifică cuvîntul „civilizație"? În dicționarul enciclopedic român, ea este definită ca: „nivel de dezvoltare a unei societăți istoriceste determinate", dar și ca „realizarea funcției sociale a valorilor culturale, integrarea lor în toate compartimentele vieții sociale, precum și întruchiparea în moduri de viață, de muncă și de comportare". Ultima definiție mă satisface mai mult, pentru că are în vedere modul de viață și de comportare, ambele expresii ale conștiinței publice, element care, după cum prea bine știm, a suferit fluctuații permanente în istoria omenirii. După cum se cunoaște, imperialismul german a dat un uriaș impuls dezvoltării industriale, în scopul, însă, degradant al distrugerii speciei umane pe suprafețe întinse ale Globului. Din acest punct de vedere, în locul unui „înalt nivel de dezvoltare tehnică, al unei societăți istoricește determinate", prefer societatea Romei antice din perioada domniei lui Iulius Cezar (anii 100—44 î.e.n.), cînd, deși nu exista nici benzină, nici lumină electrică și nici nu se studia puterea atomului, era totuși promulgată o lege conform căreia pe străzile foarte înguste ale Romei, pentru a se evita înghesuiala și pentru a preveni accidentele stradale, s-a interzis accesul în cetate al vehiculelor cu roți, pentru toată lumea cu excepția litierelor, aparținînd mamelor sau femeilor care au depășit vîrsta de 40 de ani. Deci, în locul „barbariei" unei societăți hiperindustrializate, avem de-a face cu civilizația unei lumi în care, deși apusă de peste 2000 ani, prima moralitate privește ocrotirea celor care asigură viitorul societății, atît din punct de vedere biologic, cît și din punctul de vedere al educației generației „de schimb".

Automobilul este copilul răsfățat al societății noastre actuale. Am mai putea trăi fără el? Probabil că da, însă ne-ar reduce de zeci de ori potențialul realizărilor actuale, pe toate coordonatele vieții sociale.

Acest mare cîștig al vieții moderne este însă foarte scump plătit.

Americanii de pe continentul nordic au calculat că au pierdut prin accidentele rutiere, de la apariția primului automobil pe șoselele S.U.A., mai mulți oameni decît au pierdut în toate războaiele pe care le-au purtat în întreaga lor istorie, inclusiv războaiele din Coreea și Vietnam.

Împotriva acestui flagel mondial s-a început de peste 20 de ani, în toată lumea, o adevărata campanie, în care și-au alăturat forțele medici, sociologi, ingineri, urbaniști, oameni politici etc. O primă constatare a studiilor făcute, acceptată unanim, și care a adus o rază de optimism, este că accidentul rutier poate fi evitat, fiind, de cele mai multe ori, consecința unor greșeli omenești. Astfel, a fost calculat că un conducător auto, la fiecare 2 minute (ceea ce echivalează cu străbaterea a 2 km) este obligat să ia 80 de decizii, efectuînd 60

de acțiuni dintre care în medie una este greșită. Dacă, totuși, accidentul se produce numai după comiterea, în medie a 50.000 greșeli de conducere (Aldman 1972), totul se datorează perfecționării mașinilor și îmbunătățirilor aduse condițiilor de trafic (calitatea drumurilor, reglementările impuse prin legile circulației etc.).

Indiscutabil, fiecare din aceste probleme, merită o discuție separată. Alături de îmbunătățirile de ordin tehnic care sporesc continuu confortul traficului rutier, studii tot mai aprofundate au fost dedicate și influienței factorului uman, care, așa cum am spus-o mai înainte, reprezintă cheia problemei. Aceste studii au dovedit, cu prisosință, că în ultimă instanță, comportamentul omului de la volan la care, adăugăm, noi, este părtaș, în egală măsură, și pietonul sfîrșitului secolului XX, este dependent de nivelul de civilizație a acestora.

Astăzi, mașina nu mai este un lux, ci o necesitate. Cu aceasta se transportă pe toate șoselele lumii o mare cantitate din produsele necesare economiilor naționale. Tot mai mulți oameni o folosesc pentru necesitățile rezolvării sarcinilor de serviciu. Aproape toți, indiferent de meridianul pe care ne aflăm, petrecem vacanțele în alte locuri decît în localitatea în care domiciliem. Această explozie a automobilismului s-a produs brusc, antrenînd popula-

ții care, pînă cu numai cîțiva ani în urmă trăiau în atmosfera pastorală a vieții rurale, relativ izolate de progresele tehnicii moderne. Pentru foarte mulți din acești oameni, mașina care este și o necesitate, și o plăcere prezintă, din păcate, și potențialul neconștientizat al producerii unor mari tragedii. Din această inconștiență, căreia i se adaugă carențele unei educații insuficiente (educația fiind în ultima instanță elementul frenator al pornirilor instinctuale) apar reacțiile denumite prin termenul generic „lipsă de civilizație", dar care se manifestă sub forme extraordinar de diverse și care reprezintă cauza principală a evenimentelor rutiere.

Toate aceste gînduri mi-au fost sugerate de experiența pe care am acumulat-o în anii de cînd lucrez în Spitalul Clinic de Urgență, care alături de spitalele Gh. Marinescu (Clinica de neurochirurgie) și Spitalul central de copii „Gr. Alexandrescu" primește majoritatea accidentelor produse pe teritoriul sau în apropierea Capitalei, ca și multe accidente sosite din provincie.

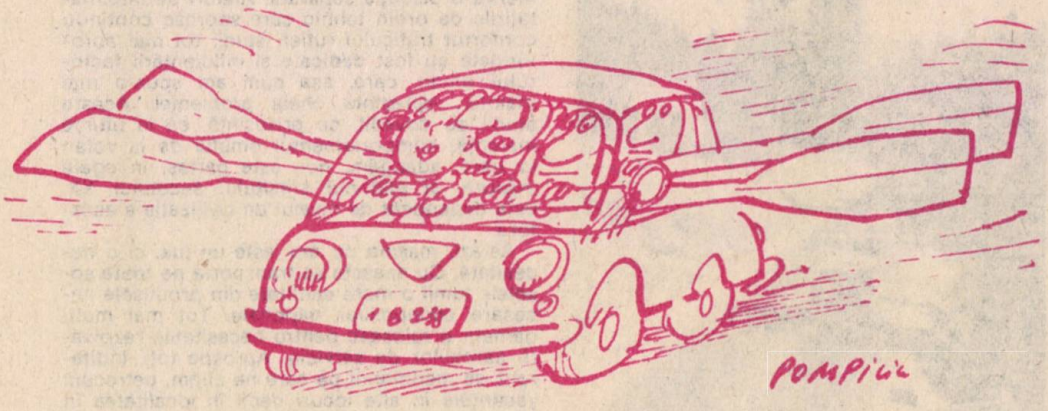
Permiteți-mi să mă opresc asupra cîtorva asemenea exemple, care cred că vor susține cele afirmate mai înainte.

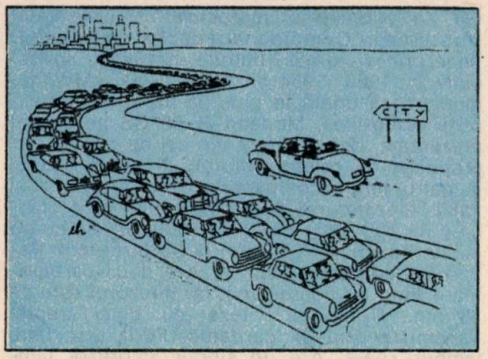
Excesul de viteză se menține pe un loc fruntaș al „clasamentului" cauzelor accidentelor rutiere. Făcînd abstracție de situațiile speciale, care pot interveni în viața oricui și care reclamă deplasarea foarte rapidă de la un loc la altul, situații care în realitate sînt rare, majoritatea „campionilor curselor" de pe șoselele țării sînt fie tineri, care vor să epateze „mimînd" curajul, fie oameni, care se declară temperamental incapabili să ruleze încet.

Exemplele celor care cad în păcatul „vitezomaniei" sînt atît de numeroase, încît au cuprins și oameni pe care-i cunosc prea bine și pe care-i apreciez din multe puncte de vedere. Din respectul pe care-l port multora dintre ei, voi ocoli subiectul. Totuși, nu pot să nu revin, chiar cu riscul de a supăra pe cei care întîmplător, vor citi aceste rînduri, că nu există nici o scuză pentru cel ce a trecut odată printr-o mare dramă provocată de excesul de viteză, fie că a fost vorba de accidentarea propriei persoane, fie că a fost vorba de accidentarea altei persoane, să continue să conducă în aceeași manieră plină de riscuri. Pentru mine, incapacitatea oricui de a-și stăpîni pornirile instinctuale (mai ales atunci cînd ești conștient că dîndu-le frîu liber periclitezi viața altora) este, în ultimă instanță, tot un semn de lipsă de civilizație.

O categorie foarte bine definită, care cade în același păcat al excesului de viteză, este categoria marilor orgolioși, care, aflați la volan, închiși în cabina mașinii, se consideră neidentificabili, fapt ce le permite să-și manifeste, nestînjenit, marea lor defecțiune morală. Dacă cineva „îndrăznește" să-i întrecă pe șosea sau, și mai grav, dacă acesta „nu se trage" deoparte pentru a le acorda întîietate, va fi aspru pedepsit. Ultragiatul își va plasa pînă la urmă mașina în fața „obrazniculuí" care nu a știut să-i acorde respectul cuvenit, șicanîndu-l pe distanțe de kilometri prin alternanțe neașteptate de rulaj normal cu frînări scurte. Am avut de îngrijit victime ale unor asemenea acțiuni de „pedepsire". Un accident a fost provocat, odată, de o tînără. Aflată la volanul mașinii personale, aceasta este „înghesuită", printr-o glumă proastă, în trotuar, de un șofer „misogin" aflat la volanul altei mașini. Acesta nu știa, însă, cu cine are de-a face. Fata, revenită după momentul de surpriză realizat de „agresor", devine la rîndul ei „vînător", de data aceasta inversîndu-se rolurile. Pornește în urmărirea autoturismului care a „jignit-o" și nu se lasă pînă nu-l ajunge din urmă, iar după cîteva manevre abile, ca în filmele de aventuri, reușește să îl răstoarne în șanț. Șansa a fost că din această prostie în care s-au lăsat antrenați ambii conducători auto, leziunile corporale au fost minore și s-au ales doar cu avariile provocate celor două mașini.

Alteori, gesturile huliganice ale unor trecători care lovesc cu pumnii mașinile care por-





nesc sau încetinesc dintr-un motiv sau altul, în momentul în care trec pe lîngă ei, pot provoca evenimente incredibile. O asemenea tragedie s-a abătut asupra unui profesor de sport, fost sportiv de performanță. Aflat la volanul mașinii personale, fiind sub impresia foarte puternică a propriului divorț, care tocmai se încheiase, are o reacție necontrolată, în momentul în care un trecător, nimeni nu știe din ce cauză, scuipă asupra parbrizului mașinii care tocmai se oprise la trecerea de pietoni. Profesorul ultragiat de acest gest huliganic, aflat sub impresia enervării de care vorbeam mai înainte, lovește trecătorul, care, căzînd la pămînt, moare pe loc, lovindu-se cu capul de bordura trotuarului. Din gestul lipsit de elementară civilizație a unui trecător, un om a murit, iar celălalt a plătit cu ani de închisoare.

În luna mai 1985, am primit, la Spitalul de Urgență, victimele unui accident provocat, de data aceasta, nu de huligani, ci de pietoni, inconștienți că și ei ca și șoferii, răspund de disciplina circulației rutiere.

Doi tineri se hîrjoneau pe stradă. La un moment dat, unul din ei aruncă în celălalt cu o piatră, care, din greșeală, nimerește în parbrizul unei mașini (care tocmai trecea), pe care îl sparge. Speriat de piatra „căzută din cer", conducătorul mașinii manevrează, cu brutalitate, volanul mașinii, pe care o proiectează în zidul unei case.

Șoferul și un pieton, aflat întîmplător pe trotuar, sînt accidentați și internați în spital, iar un al doilea trecător decedează la locul accidentului.

Altădată, a trebuit să îngrijim pasagerii aflați pe bancheta din față a unui vehicul, în parbrizul căruia conducătorul unui taximetru a aruncat o sticlă de vin pe care o avea în mașină, pentru că fusese „deranjat" la o manevră executată, mai puțin dibaci, de către acesta.

Nu pot să nu pun în același „coș" al lipsei de civilizație conducerea unei mașini sub influența băuturilor alcoolice. Afirm că este vorba de lipsă de civilizație și nu de inconștiență pentru că cel ce știa că are de făcut un drum la volanul mașinii, înainte de a duce la gură primul pahar cu băutură, are capacitatea de gîndire integră, nealterată, încă, de alcool.

Toți conducătorii auto cunosc foarte bine rigorile legii circulației și cunosc și motivele pentru care aceasta este atît de severă în acest domeniu. Dacă, totuși, unii beau mizînd pe șansa de a nu se întîlni cu vreun echipaj de miliție, cum poate fi numită aceasta decît o sfidare publică, un act de dispreț față de semenii pe care știu foarte bine că îi pot nenoroci. Termenul de civilizație vine, probabil, de la ceea ce ar însemna, în primul rînd, conștiința responsabilității civice. Dacă nu este adevărat, să mă ierte filologii.

Automobilul, poate prin însăși construcția lui, dă sentimentul izolării individului în carapacea metalică, în spatele căreia identitatea poate fi ascunsă, în profitul exclusiv al satisfacerii pornirilor, în alte condiții reprimabile. Dacă privim lucrurile din acest punct de vedere, comportamentul individului la volanul unei mașini îi definește, în mare măsură, personalitatea, tot așa cum comportamentul mediu al conducătorilor auto ai unei colectivități largi îi definește întregii colectivități, în mare măsură, nivelul de civilizație. Îmi aduc aminte de intervenția reprezentantului unei țări din lumea a treia, în cadrul unei reuniuni internaționale destinate analizării problemelor de trafic. În acea intervenție, personalitatea aflată în discuție regreta schimbarea bruscă a comportamentului posesorilor de automobile din țara respectivă, care, cît timp lucrau într-una din țările industrializate ale Europei, respectau cu scrupulozitate reglementările rutiere ale țării respective pentru ca odată reîntorși în țară, să devină cei mai periculoși conducători auto, datorită disprețuirii celor mai elementare reguli ale circulației rutiere. Exemplul dat, este dovada elocventă a civilizației „nedigerate", a civilizației care a rămas, doar, o „glazură" foarte subțire și fragilă la suprafața indivizilor și care mai necesită eforturi susținute din partea autorităților țării respective pentru a o aprofunda.

În România, o activitate susținută și permanentă pe tărîmul educației rutiere, desfășurate de instituții numeroase, cum ar fi Ministerul Învățămîntului, Miliția, Societatea de Cruce Roșie, mass media, a reușit să scadă lent, dar constant, numărul accidentelor rutiere, deși în aceeași perioadă de timp, parcul auto al țării a crescut mult. Problemele educației sanitare, ca și problemele educației în general nu vor putea fi, însă, considerate încheiate niciodată. Fiecare generație nouă impune reluarea eforturilor într-o atmosferă deja structurată și ordonată de generațiile trecute. Reflexiile pe care mi le-a sugerat practica mea de spital și pe care le-am așternut pe hîrtie, se înscriu în acest efort pe care trebuie să-l facem cu toții, pentru ridicarea permanentă a gradului nostru de civilizație. Am scris aceste rînduri cu convingerea necesității de a o face, pentru că așa cum pentru un sportiv de performanță, să luăm de exemplu un săritor, este necesar să facă exerciții de haltere, alergări etc., așa cum pentru pregătirea temeinică a unui medic este indispensabil să cunoască filozofie, literatură, istorie, geografie, tot astfel creșterea nivelului civilizației rutiere va avea partea ei de contribuție la creșterea nivelului general de civilizație a poporului nostru.

dr. Andrei FIRICA, directorul Spitalului Clinic de Urgență București

ACEȘTI „ARMĂSARI" NĂZDRĂVANI

O nouă pagină romanțată a actualei ere tehnologice o va scrie recenta creație a „alchimiștilor" niponi, HONDA CBX 750 F. Concepută să se alinieze cu fruntea sus în rîndul „monștrilor sacri" al cavaleriei moderne, această motocicletă înglobează în ea soluții tehnice de ultimă oră. Motorul cu 4 cilindri în linie, așezat transversal, foarte compact, este prevăzut cu sistem hidraulic automat pentru reglarea jocului la supape, eliminînd întreținerea periodică. Aprinderea tranzistorizată include un dispozitiv de reglare electronică instantanee a avansului în orice regim de turație. De asemena există un sistem de protejare a motorului la supraturație. Ambreiajul multidisc funcționează în regim „anti-hopping": în cazul frînărilor bruște sau al accelerărilor violente, acesta nu transmite excesul de putere la roată, evitîndu-se patinarea.

Cadrul extrem de ușor, dar foarte robust, a fost proiectat pe calculator CAD (Computer Aided Design), simulîndu-se toate situațiile ce se ivesc în timpul pilotării. Carenatura studiată în tunelul de vînt îmbunătățește coeficientul aerodinamic al întregului ansamblu. Suspensia spate mono, de tip Pro-Link, cu trei poziții de reglaj, a fost experimentată cu succes în competițiile mondiale. Furca față, dotată cu stabilizator din aluminiu, și două amortizoare cu aer cu trei poziții de reglaj în funcție de greutatea purtată și condițiile căii de rulare, are două frîne disc TRAC (Torque Reaction Anti-dive Control). Acesta preia progresiv transferul de greutate spre față, în cazul frînărilor bruște, rezolvînd o problemă majoră a „ținutei de drum".

Caracteristici tehnice: Motor în 4 timpi, 4 cilindri, fiecare cu cîte 4 supape, două axe cu came în chiulasă. Alezaj-cursă 67 x 53 mm, cilindreea 747 cmc. Raportul de compresie 9,3 : 1, puterea maximă 91 CP la 9500 rot/min (DIN) cu un cuplu maxim de 7,1 kgfm la 8500 rot/min (DIN). Patru carburatoare Keihin Ø 34. Schimbător cu șase trepte, transmisie prin lanț autolubrifiat. Capacitatea rezervorului 22 litri din care 2,5 rezervă. Roți din aluminiu de tipul Com Star. Pneuri față 110/90 — V 16 spate 130/90 — V 18. Greutate la gol 218 kg. Sarcină utilă admisă 425 kg. Consum mediu 6,8 l/100 km. Accelerație 0—100 km/h, în 4,3 secunde, viteza maximă 211 km/h.

•

Succesul deosebit pe care îl are la public supermaratonul Franța—Senegal, cunoscut tuturor iubitorilor sportului cu motor sub numele de raliul Paris—Dakar, a făcut ca majoritatea firmelor să producă și modele „enduro". Este vorba de motocicletele care se simt bine dincolo de panglica comodă a autostrăzii. Se răspunde astfel dorinței de aventură a celor ce vor să piloteze o motocicletă cu adevărat „tot-teren". Campioana epopeii transsahariene, prin victoriile obținute în 1981 și consecutiv în 1983, 1984 și 1985, firma BMW demonstrează odată în plus că produce motociclete „long-life". Modelul R 80 GS pe care îl prezentăm, derivă direct din cel de competiție, propulsat de celebrul motor „2 cilindri boxer" în patru timpi, compact, extrem de robust și fiabil. Alezaj-cursă 84,8 x 70,6 mm, cu o cilindree de 798 cmc, 50 CP la 6500 rot/min cu un cuplu maxim de 5,8 kgfm la 5000 rot/min. Raport de compresie 8,2 : 1. Are două carburatoare Bing cu depresiune, iar difuzorul este de 32 mm. Cutia de viteze cu cinci trepte, transmisia prin ax cardanic. Frînă disc față, tambur spate. Are un singur amortizor lateral-spate sistem BMW și furcă telescopică pe față. Greutate cu plinurile făcute 192 kg, putînd să încarce 398 kg. Rezervor de 19,5 litri din care 2 litri rezervă. Consum mediu 5,5 litri de benzină normală la 100 km. Accelerează de la 0—100 kmh în 5,6 secunde și realizează o viteză de vîrf de 168 km/h. Menționăm că aceeași firmă a mai produs un model „lux" R 80 ST și unul denumit chiar „Paris-Dakar", foarte apropiat ca design și performanțe de motocicleta de uzină, al cărei rezervor are „doar" 32 litri, față de 60 litri ai celui de competiție, supus bineînțeles, altor rigori.

•

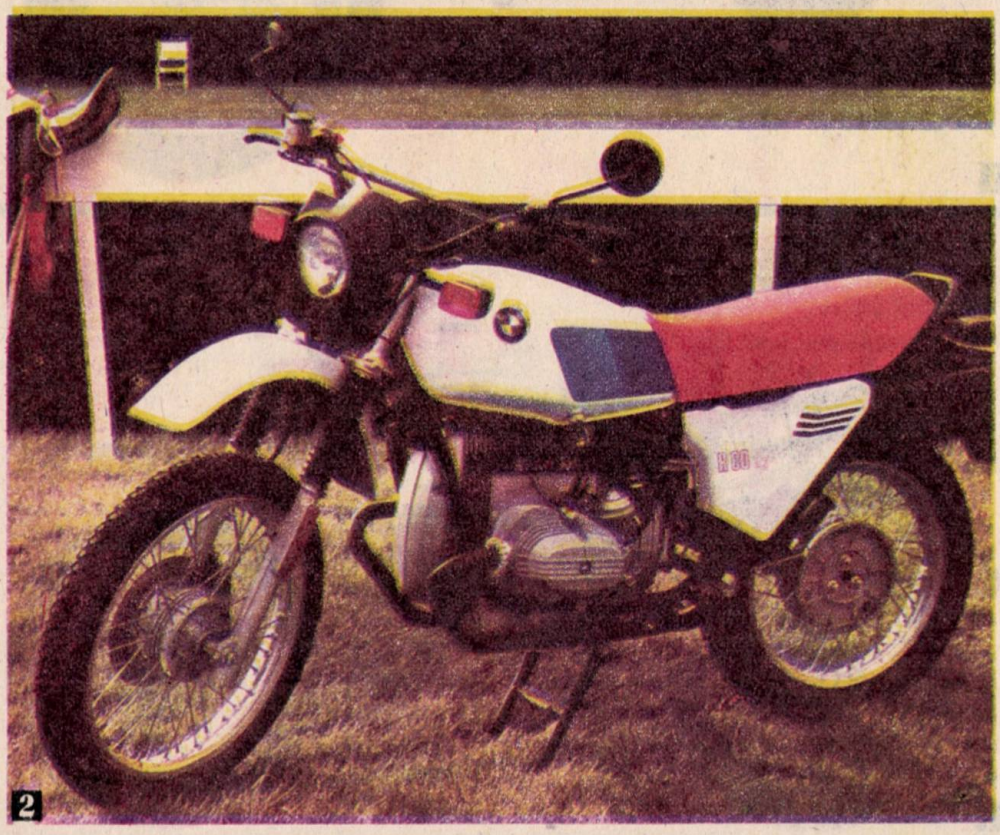
Și firma MOTO-MORINI iese pe „teren" cu un enduro foarte reușit, prezentînd marelui public o variantă de 350 cmc. Denumit „Kanguro", aluzie făcîndu-se evident la adevăratele salturi de cangur pe care le poate face această motocicletă în teren accidentat. Motor în „V" longitudinal cu doi cilindri înclinați la 72°. Ciclul de funcționare în 4 timpi, alezaj-cursă 62 x 57 mm cu o cilindree de 345 cmc. Raport de compresie 11 : 1 cu care se obțin 31 CP la 8200 rot/min. Cuplul maxim extrem de bun pentru o motocicletă de asemenea turație: 3,5 kgfm la numai 3500 rot/min. Două carburatoare Dellorto Ø 25. Schimbător cu șase rapoarte. Aprindere electronică. Suspensia față prin furcă telescopică hidraulică cu o cursă de 210 mm, spate cu furcă oscilantă și monoamortizor central cu gaz și cursă reglabilă. Frînă anterioară disc Ø 230 mm cu comandă hidraulică, posterior, cu tambur de 166 mm. Rezervor de benzină cu o capacitate de 20 litri din care 2 litri rezervă. Greutatea 134 kg. Viteza maximă 140 km/h.

•

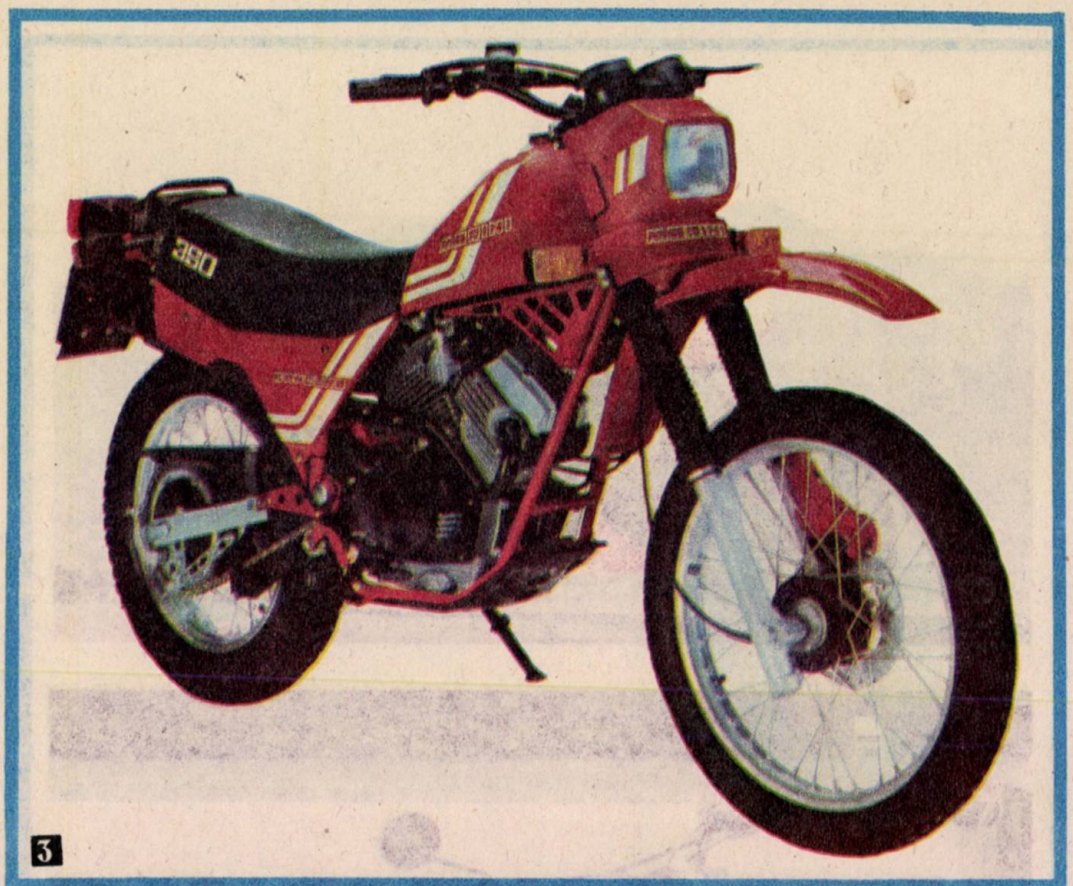
Alături de ceilalți „samurai", YAMAHA face ca întotdeauna o figură frumoasă cu noul model XT 600 Z Ténéré. Motor monocilindru, patru timpi, patru supape. Alezaj-cursă 95 x 84 mm. Cilindree 595 cmc. 43 CP la 6500 rot/min cu un cuplu maxim de 5 kgfm la 5500 rot/min. Raport de compresie 8,5 : 1. Două carburatoare Mikuni Ø 34. Suspensie spate „Mono-Cross" cu amortizare progresivă. Cutie de viteze cu cinci trepte. Rezervor de 30 litri. Greutatea 171 kg, consum 6,5 litri la 100 Km. De la 0—100 Km/h în 6,1 secunde. Viteza maximă 147 Km/h.

Dan NĂSTASE

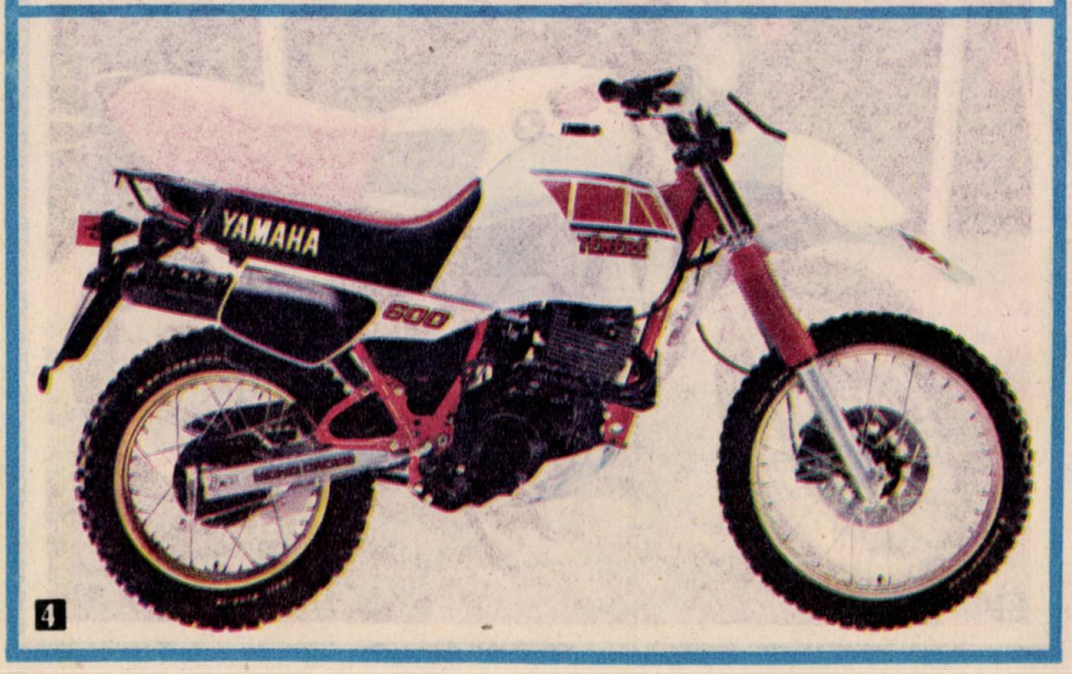
1



2

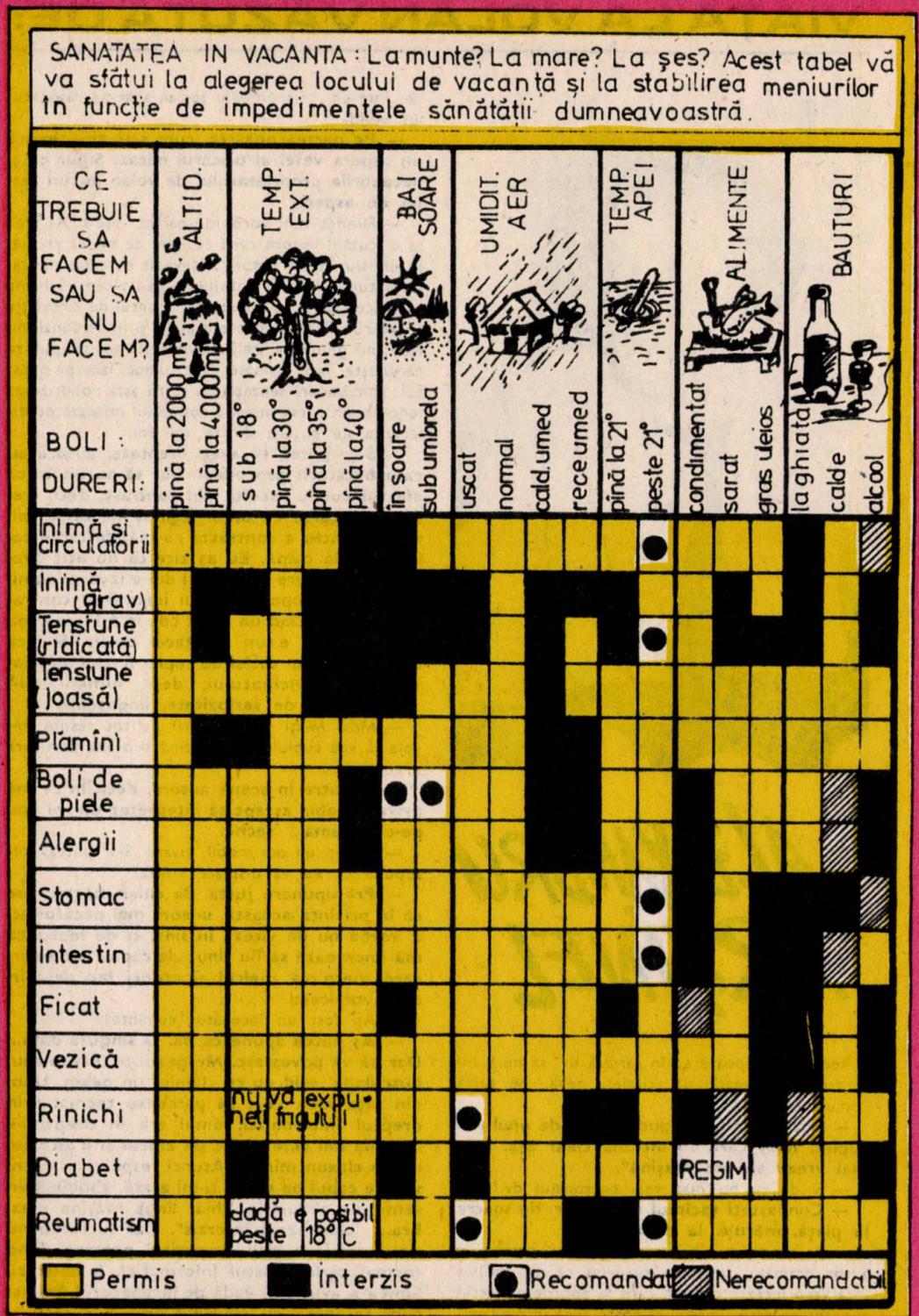


3



4

SANATATEA IN VACANTA: La munte? La mare? La şes? Acest tabel vă va sfătui la alegerea locului de vacanţă şi la stabilirea meniurilor în funcţie de impedimentele sănătăţii dumneavoastră.



VIAȚA LA VOLAN VĂZUTĂ DE:

ALEXANDRU ARȘINEL

Red.: Nu se poate ca în cariera dv. să nu fi interpretat vreodată un cuplet, ceva, pe tema „omul și mașina".

— Într-adevăr. Mi-aduc aminte de unul (un cuplet, n.n.) care se intitula chiar așa: „Nu mai vreau să am mașină".

— Și de ce nu mai voia personajul dv.?

— Cunoașteți tacimul corvezilor: du soacra la piață, mătușa la coafor etc.

— La aceeași rubrică a almanahului nostru un autor dramatic se arăta surprins că n-a întîlnit încă vreo lucrare de gen care să abordeze efectul alienant pe care, uneori, îl poate avea într-o familie, într-un micromediu social, apariția răsfățatului bolid.

— Pe partea noastră, cum s-ar zice, există un aspect vesel al oricărui necaz. Sigur că și necazurile proprietarului de volan au un astfel de aspect.

— Fiindcă veni vorba de partea veselă. Aș vrea să discutăm despre ceea ce, cam de multă vreme, în emisiunile de umor, a devenit o scenă clasică. Cupletul contravenientului — să-i zicem. Schema este aceasta: două personaje, agentul de circulație și șoferul. Primul vorbește puțin și impersonal, nu rîde, nu glumește, celălalt vorbește tot timpul, se căciulește, face grimase, face tumbe, face pe prostul. Am uneori senzația că scena asta robotizează fenomenul, sursa însăși a comicului mizează pe diferența de putere dintre cei doi.

— S-ar putea să aveți dreptate; autorii au cam bătătorit procedeul. Dar să nu uităm că efectul comic rezultă din contrast; deci, trebuie neapărat ca omul legii să fie impasibil, sobru pentru a contrasta cu manifestările celui aflat în culpă. Eu aș zice că nu atît diferența de putere dintre cei doi e izvorul comicului, cît comportamentul infantil al contravenientului. Cînd un adult „dă în mintea copilului", acesta e un spectacol comic. Și încă ceva: în nici un astfel de cuplet finalul nu e favorabil împricinatului; deci, nimeni nu-i aprobă lipsa de seriozitate, lingușelile.

— Mda. M-ați convins. Dar eu tot resimt nevoia să văd cuplul acesta jucînd și o altă partitură a comicului.

— Să intre în scenă autorii, deci. În ce mă privește, abia aștept să interpretez un rol nou pe-o schemă... veche.

— Sînteți un om mobil, vivace. S-ar putea presupune că nu vă displace viteza!

— Presupunere justă. Ba chiar mărturisesc că în privința aceasta, uneori, mai păcătuiesc. E vorba nu de viteza în sine, ci de faptul că mă enervează să fiu ținut „la capac" de șoferi care merg ca melcul și atunci fac depășiri cam voinicești.

— Ați fost un începător cuminte?

— Aș putea spune că da. O singură dată... Dar să vă povestesc. Mergeam pe Brezoianu: busculadă, cald, eu cu „lămîia" în geam. Unul din fața mea voia să parcheze tocmai prin dreptul Informației; omul era în drepturile lui, mie îmi vine să fac pe zmeul și îl altoiesc cu un claxon mînios. Atunci respectivul calm, scoate capul pe geam și-mi arată, zîmbind, un semn de circulație, chiar lîngă mașina mea. Era... „claxonatul interzis". Dar lucrurile nu s-au terminat aici: simpaticul personaj fiind tocmai caricaturistul Informației, a doua zi, lumea a avut să-l vadă pe începătorul Arșinel cum se joacă cu claxonul prin București.

— V-aţi supărat?

— Se poate? Tocmai un umorist să n-aibă simţul umorului, mai ales cînd şarja vine tot de la un coleg de breaslă?

— Aveţi doi băieţi, unul adolescent. Sînt ahtiaţi după maşini?

— Deloc. Cel mic are drept hobby tenisul de cîmp, cel mare face baschet la Steaua. La mine în familie maşina nu e un personaj, ci un simplu instrument.

— Fiindcă veni vorba de asta, ce anume — ca meseriaş al umorului — vi se pare mai comic din comportamentul proprietarului, al celorlalţi membri ai familiei?

— Spuneam mai înainte că maşina nu este, nu trebuie să devină un personaj. Comică mi se pare fandoseala cu care mulţi îşi alintă motorizatele. Tot un fenomen de infantilizare, cum am mai spus, diminutivele fiind ridicole, chiar cînd se referă la oameni, darmite cînd se adresează unor obiecte!

— Sînteţi şi un destoinic şi binecunoscut pescar. Se ştie că maşina vînătorului şi a pescarului este o adevărată victimă...; cal de povară, tanc de luptă (cu viroagele, şanţurile), elicopter (peste bălţi, gropi).

— Şi submarin.

— Cum adică?

— Da. Biata maşină poate juca, la nevoie, şi acest rol. Ascultaţi povestea. Mă duceam la o baltă, eram grăbit şi nerăbdător fiindcă amicii şi... rivalii mei, compozitorul Moculescu şi balerinul Jivkovici, se aflau deja în „tranşee". Ajung, mă apropii încet de baltă, pe la spatele lor, opresc motorul ca să nu mă audă (drumul era în pantă uşoară, maşina mergea singură) şi, cum stăteau ei absorbiţi de undiţe, le trag un claxon de le sare pălăria. Satisfăcut eu de reuşita figurii, mă dau repede jos şi mă grăbesc să arunc momeala. După cîteva minute, aud în dreapta mea un fişiit: mă uit şi rămîn încremenit: maşina mea intra cu botul în apă ca un animal setos. Pînă la acoperiş. Aţi înţeles: nu trăsesem frîna de mînă, nu o asigurasem nicidecum. Ce m-am chinuit: cu greu am tras-o afară. Noroc că, în final, am avut şi o satisfacţie: motorul a pornit la prima cheie. Dacia mea drăguţă nu m-a lăsat nici în drum şi... nici în baltă.

Tr. ILIE

mărturisiri

ARI VATANEN

Născut în anul 1952 la Tupovaara, în centrul Finlandei, Ari Vatanen este, la ora actuală, unul din cei mai vestiți piloți de raliuri de pe mapamond. Introdus în marile competiții rutiere de către compatriotul său Hannu Mikkola, Vatanen a devenit, la sfîrșitul anilor '70, component al formației Ford-Anglia. Pilotînd un Ford Escort RS, el a reușit, în 1981, să cîștige titlul de campion mondial de raliuri. Chemat în 1984 în echipa Peugeot, Vatanen a lansat în arena internațională redutabila mașină Peugeot 205 turbo 16, cu care și-a început noua serie de victorii în etapele campionatului mondial. Căsătorit, tată a trei copii, Ari este, în viața sportivă și în cea „particulară" un personaj de o rară modestie, un as al volanului, căruia celebritatea n-a reușit să-i altereze caracterul. În fragmentele de mărturisiri inserate aici, sportivul finlandez se referă la ediția din 1985 a Turului Corsicei și la dramaticul accident, din această competiție, căruia i-a căzut victimă pilotul italian Attilio Bettega, din echipa Lancia.

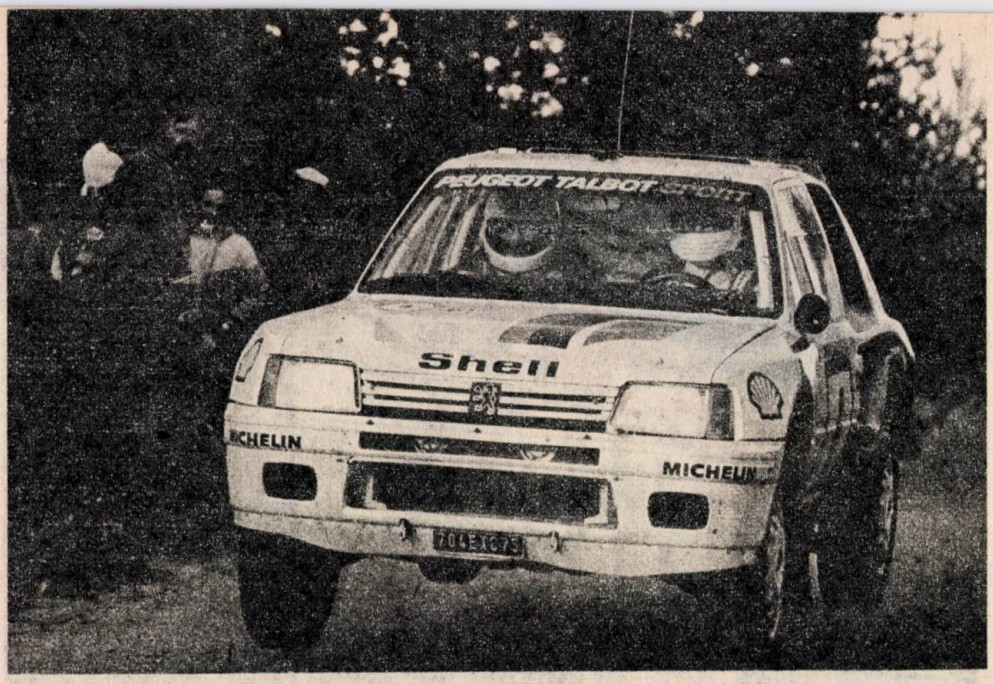
•

„Dispariția lui Attilio, mărturisește Vatanen, a căzut ca un trăsnet în lumea raliurilor, fiind resimțită foarte dur de către noi toți: sportivi, mecanici, șefi de echipe, ziariști. N-am fost prieten cu Bettega, dar l-am avut adeseori partener de întreceri și acest lucru îmi este deajuns pentru a recepta cu întreaga mea ființă consecințele soartei lui tragice. Noi, cei care ne-am dedicat acestui sport, am acceptat cu bună știință riscul. Întrebarea este pînă unde trebuie să se întindă acest risc? Ce măsuri trebuie luate pentru ca el să fie evitat sau măcar diminuat?

Structura mașinilor moderne de raliuri este mult mai rezistentă decît a celor din trecut. Proiectanții și constructorii au făcut multe lucruri bune în această privință, fapt pentru care noi, piloții și navigatorii, le mulțumim. Este cazul cu mașina Peugeot 205 turbo 16, cu care eu particip la campionatul mondial și care, după cum s-a dovedit, a rezistat destul de bine unor șocuri puternice. Mai sînt însă o serie de lucruri de rezolvat, cum ar fi, de exemplu, consolidarea elementelor de caroserie care asigură protecția la șocurile laterale. De asemenea, se mai cer luate o serie de măsuri privind securitatea pasivă.

Cum spuneam, actualele mașini de grupa B sînt mult mai rezistente decît cele din grupa 4 de altădată. Trebuie ținut însă seama că mașinile de astăzi dispun de performanțe net superioare celor din trecut, unele dintre ele, cum este cazul cu Peugeot 205 turbo 16, avînd motoare de 400 sau 430 C.P. La asemenea performanțe, virajele se înlănțuie mult mai repede, iar piloții trebuie să aibă reflexe perfecte, să greșească puțin sau deloc.

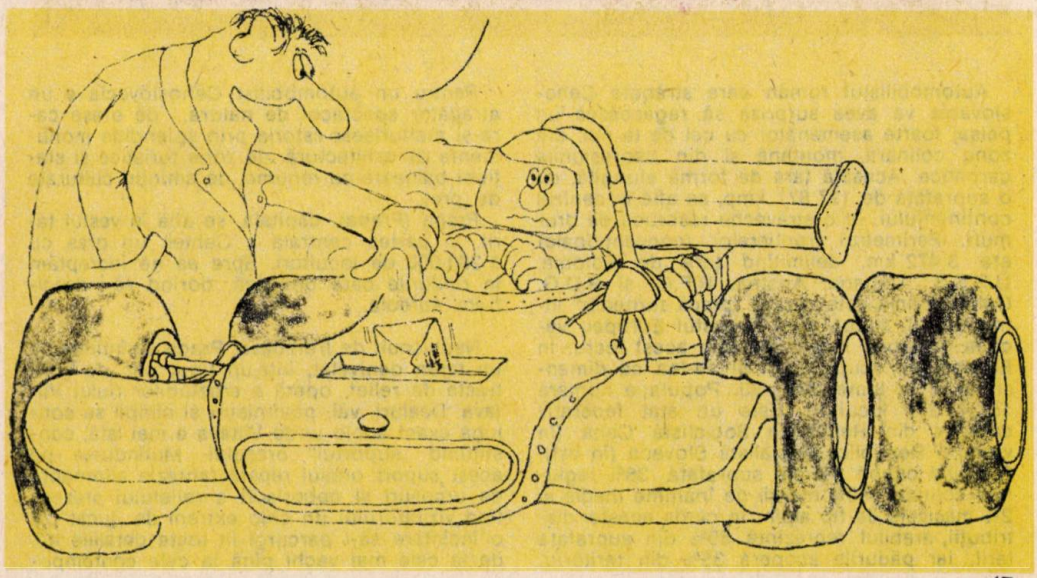
Mult mai complexă a devenit astăzi și activitatea navigatorilor: vitezele ridicate, cu care se parcurg virajele, îi pun adeseori pe navigatori în situația să nu poată dicta în ritmul în care înaintează mașinile. În Turul Corsicei, unde traseul este asfaltat și sinuos, curbele se succed într-o cadență infernală, neexistînd nici un moment de relaxare, deoarece puținele aliniamente au doar 150—200 m lungime. Aici, în Corsica, cea mai mică ezitare, cea mai mică întîrziere în efectuarea unei manevre poate avea consecințe grave.

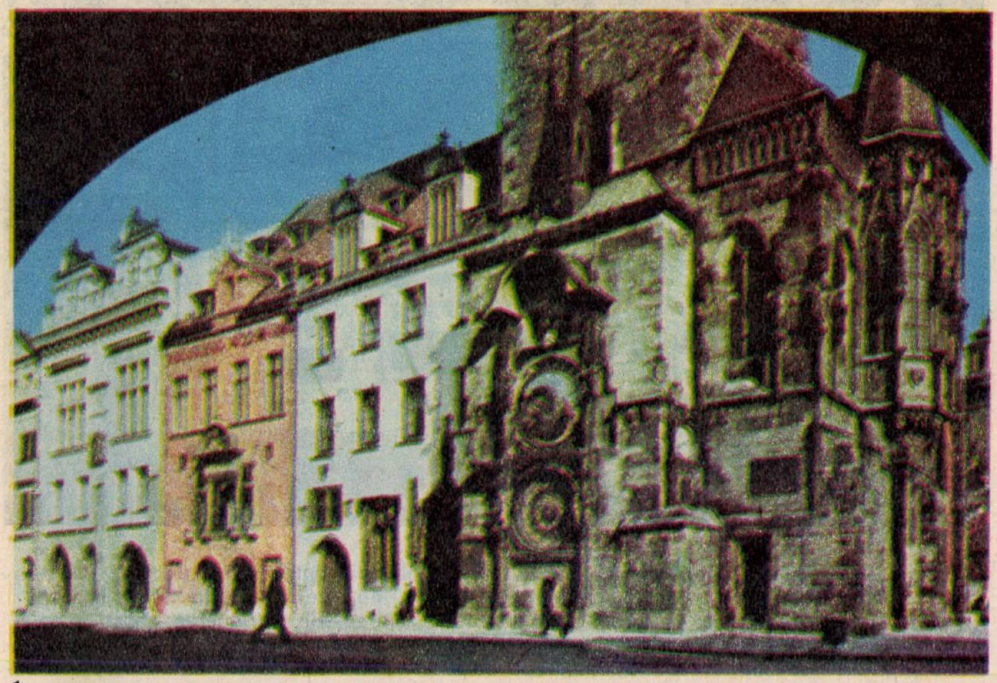


Tot ce afirm eu este reieşit din experienţa proprie. Terry Harryman, coechipierul meu, n-a avut timp, vara aceasta, în Turul Corsicei să mă anunţe că o anumită curbă se închide brusc şi eu am abordat-o cu o viteză mult superioară celei adecvate. Cînd am realizat în ce situaţie mă aflu, n-am avut altă soluţie decît să brachez urgent şi să lipesc maşina lateral de un mal stîncos, pentru a o frîna. Dar impactul a fost prea puternic şi Peugeot-ul meu s-a angajat într-un tonou. Din fericire, şi eu şi Terry am scăpat nevătămaţi. Căştile, centurile şi structura rezistentă a maşinii ne-au salvat. Am fost nevoiţi însă să abandonăm.

Un abandon într-o cursă decisivă, ca Turul Corsicei, nu este, firește, un lucru plăcut. Dar, după cum se ştie, înfrîngerile, ca şi victoriile, fac parte integrantă din viaţa unui sportiv. Totul este să ai forţa să te ridici deasupra acestor înfrîngeri şi să mergi mai departe, către ţelul ce ţi l-ai propus. Eu am plecat din Corsica înfrînt, dar cu convingerea că în prima parte a competiţiei am realizat rezultate bune în probele speciale, că maşina Peugeot 205 turbo 16 este competitivă, că echipa de asistenţă tehnică a fost la înălţime".

D. LAZĂR





1

PRAGA –

ORAȘUL DE AUR

Automobilistul român care străbate Cehoslovacia va avea surpriza să regăsească un peisaj foarte asemănător cu cel de la noi, din zona colinară, montană și din depresiunile carpatice. Această țara de formă alungită, cu o suprafață de 127 877 kmp, se află în centrul continentului, la o străveche răscruce de drumuri. Perimetrul frontierelor (convenționale) are 3 472 km, delimitînd țara de Polonia, U.R.S.S., Ungaria, Austria, R.F.G. și R.D.G. Cehoslovacia este deci o „placă turnantă" între nordul, sudul, estul și vestul Europei. Vechea ei istorie relevă din plin acest lucru. În Europa, ea ocupă locul al 14-lea ca dimensiune și în lume locul 93. Populația numără 15 344 200 locuitori. Este un stat federativ compus din Republica Socialistă Cehă (în vest) și Republica Socialistă Slovacă (în est). Cîmpiile ocupă 9% din suprafață, 38% regiunile colinare, 50% munții de înălțime medie și 2% masivele de tip alpin. În ciuda acestei distribuții, arabilul reprezintă 55% din suprafața țării, iar pădurile acoperă 35% din teritoriu.

Pentru un automobilist, Cehoslovacia e un atrăgător spectacol de natură, de orașe care-și mărturisesc istoria prin splendide monumente de arhitectură, de zone turistice și stațiuni balneare cu renume, de amintiri culturale de preț.

Praga (Praha), capitala, se află în vestul țării, în partea centrală a Cehiei; un oraș cu 1 200 000 de locuitori. Spre ea ne îndreptăm în rîndurile care urmează, dorind să-i descifrăm aureola.

Neobișnuit de frumoasă, Praga se întinde pe un teren denivelat, într-un ținut plin de contraste de relief, operă a eroziunilor rîului Vîltava. Dealuri, văi, povîrnișuri și cîmpii se conjugă exact acolo unde Vîltava e mai lată, constituind „suportul" orașului. Mulîndu-se pe acest suport orașul repetă fantezia alternantă de urcușuri și coborîșuri a reliefului prezentînd vizitatorului un chip extrem de „jucat". E o încîntare să-l parcurgi în toate detaliile lui, de la cele mai vechi pînă la cele contempo-